

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2753 DE 1994

ABRIL DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

RUTA NACIONAL 24

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 20 DE ABRIL DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Carlos Bouzas -ad hoc-
Miembros	: Señores Senadores Wilson Elso Goñi y Walter Riesgo
Secretario	: Señor Walter Alex Cofone
Invitados especiales	: Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas don Juan C. Raffo, Director Nacional de Vialidad ingeniero Susana Galli y Asesor ingeniero Luis Ceiter

SEÑOR PRESIDENTE.- Está abierta la sesión.

(Es la hora 11 y 4 minutos.)

Esta Comisión tiene el agrado de recibir al Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Juan Carlos Raffo, a la señora Directora Nacional de Vialidad, ingeniera Susana Galli y al Asesor Técnico de dicha Cartera, ingeniero Luis Ceiter, a quienes les hemos enviado un repartido referido a un planteo que hizo en este ámbito el señor Intendente Municipal de Río Negro, sobre la desafectacion como rutas nacionales de los accesos a las localidades de Nuevo Berlín y San Javier. Por lo tanto, quisiéramos escuchar la opinión de ustedes al respecto.

SEÑOR MINISTRO.- Adelanto que no voy a ser extenso en los conceptos que voy a verter en este momento; sí pretendo serlo a través de un exhaustivo análisis de la situación, lo que figura en la carpeta que tenemos en nuestro poder y que hemos traído para conocimiento de los señores integrantes de la Comisión. Pensamos que ese problema que ha sido planteado por el Intendente Municipal de Río Negro, señor Mario Carminatti --Presidente, además, del Congreso Nacional de Intendentes--, está visto desde todos los ángulos. Esto va a permitir que los señores senadores tomen un cabal conocimiento de cuál es la posición de nuestro Ministerio al respecto. De todas maneras, algunos de los aspectos que vamos a plantear --sobre los que podrán abundar

tanto la Directora Nacional de Vialidad como el integrante de la Asesoría Técnica del Ministerio-- están referidos a los puntos que figuran en la carpeta mencionada, tratándose de un análisis enfocado desde dos puntos de vista.

Por un lado, podemos hablar de un elemento conceptual, en cuanto se ha sostenido que la descalificación de caminos, constituiría un avasallamiento de las autonomías municipales por parte del Poder Ejecutivo y, en consecuencia, podríamos estar ante un caso de inconstitucionalidad. Todo esto ha sido sustentado a través de un estudio, presentado por el doctor Carminatti, correspondiente al doctor Viana Reyes. Al respecto, le hemos encargado a la Asesoría Letrada del Ministerio que nos brindara un informe bastante sucinto y contundente, denegando dicha apreciación, sobre la que leeremos algunos de sus párrafos sustanciales.

Sin embargo, más allá de esta discusión --que puede ser ociosa aunque el intercambio de opiniones siempre es bienvenido--, que en el día de mañana puede corresponder al Parlamento Nacional en el sentido de ver si existe un ajuste técnico entre lo que marca la Constitución de la República y las leyes o decretos posteriores, y si hubiera alguna disonancia entre lo que en este caso marcan las disposiciones respecto de lo que la Carta Magna determina que sean las autonomías municipales y que la opinión del Ministerio es que todos sus procederes están debidamente ajustados a Derecho, creemos que la inquietud del señor Intendente Municipal de Río Negro estaba motivada por el pasaje, mediante el sistema de descalificación, de algunos caminos de la órbita nacional a la municipal. Ello se debería, sobre todo, a que esos caminos --en este caso particular del departamento de

Río Negro-- tienen que ver con el acceso a dos localidades importantes de esa zona, es decir, San Javier y Nuevo Berlín. Cabe aclarar, desde ya, que éstas tienen desde la ruta troncal nacional un acceso norte y otro sur; en este caso, el primero de ellos ha sido descalificado por la Dirección Nacional de Vialidad, dejando libre el acceso sur.

El Intendente Municipal de Río Negro ha manifestado su disconformidad, fundamentalmente, por no haber sido consultado y, asimismo, porque consideraba que no era beneficioso para su departamento que estos caminos hubieran sido descalificados.

En cuanto a la primera consideración del jerarca comunal, si entramos en el terreno de la caballerosidad, es verdad que podríamos haber consultado su opinión, con quien, adelanto, hemos mantenido contactos sobre el tema a posteriori de su concurrencia a esta Comisión. De todas maneras, el procedimiento de nuestra Cartera en estos casos, históricamente ha sido de orden, por lo que, prácticamente, no ha habido consulta a los Intendentes Municipales del lugar. En general, ese tipo de soluciones se adoptan sobre caminos que están considerados por parte de nuestro Ministerio como integrantes de la red terciaria y, de antemano, se sabe que pertenecen a la órbita municipal más que a la nacional. Se podría haber dado la circunstancia --en este caso, no querida por el Ministerio-- de que, a la luz de lo que pensara el Intendente Municipal de Río Negro, los accesos norte a las localidades de San Javier y Nuevo Berlín tuvieran una importancia singular, lo que motivara su presencia en el seno de esta Comisión.

Como podrá observarse a través de toda la documentación que hemos adjuntado, no puede considerarse lo que ocurre con el departamento de Río Negro como un hecho aislado, tal como parece surgir de la versión taquigráfica, de la que se desprende que el Ministerio aplica una política diferente de la que se utiliza para el resto de los departamentos. Tan es así que en algunos de los cuadros que presentamos se puede advertir que el departamento de Río Negro en materia de descalificaciones en cuanto a cantidad de kilómetros en los últimos años ocupa el penúltimo lugar. Es decir que se trata de uno de los departamentos en los que se ha descalificado menor cantidad de kilómetros de la órbita nacional para transferir a la departamental. Desde ese punto de vista, es obvio que no existe algún tipo de tratamiento que pretenda diferenciar al departamento de Río Negro de los demás.

En cuanto a por qué se llega al hecho de descalificar o no, los argumentos en que se basa el Ministerio de Transporte y Obras Públicas están detallados en el informe que adjuntamos, del cual resaltaremos algunas frases e índices.

En primer término, se habla de los aspectos vinculados al mantenimiento de caminos y a las consideraciones técnicas --que más bien son teóricas-- que surgen a ese respecto. En ese sentido, se puede resaltar que Uruguay dispone de una de las redes más densas de América, ya que cuenta con 218 kilómetros pavimentados por cada mil kilómetros de superficie. En este punto, podemos afirmar que nos encontramos en una buena situación si nos comparamos con el resto de los países de

América. Esto también lleva a que mantener esa red requiera de nuestra Cartera --y más concretamente de la Dirección Nacional de Vialidad-- esfuerzos muy importantes, así como la obtención de una parte del Presupuesto General de Gastos de la Nación para volcarla en el mantenimiento, consolidación y mejora de dicha red. Precisamente, si analizamos algunos cuadros del material que adjuntamos en cuanto a la evolución de la red vial en los últimos años --fundamentalmente en lo que tiene que ver con las clases de pavimento-- podremos observar que el país ha hecho un esfuerzo --y no quiero referirme únicamente a nuestro Ministerio-- en las tres categorías en que clasificamos los pavimentos, es decir, inferior, medio y superior. Cabe destacar que en lo que tiene que ver con los pavimentos superiores y medios se ha registrado un aumento, mientras que los inferiores han quedado relegados. Es así que de una red que tiene alrededor de 9.500 kilómetros, en el año 1985 la de calidad superior alcanzaba los 1.618 kilómetros, la de media, 4.665 kilómetros y la de inferior, 3.425. Hoy en día, prácticamente hemos llegado a tener 700 kilómetros más de red de calidad superior, ya que en 1992 el último cierre establecía que existían 2.302 kilómetros. Asimismo, hemos aumentado alrededor de 500 kilómetros la extensión de los pavimentos medios --la longitud alcanza los 5.135--, bajando sustancialmente el número de kilómetros correspondiente a pavimentos de calidad inferior. Por lo tanto, puede observarse que el porcentaje es bastante diferente del que se registraba hace tan solo siete años, tomando en cuenta los dos últimos períodos de Gobierno. Cabe destacar que esto no es obra de este Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni de una Administración en particular, sino que responde al esfuerzo continuado de la gestión de

esta Cartera desde el año 1985 a la fecha.

No obstante, existe un dato que resulta contradictorio con lo que acabo de afirmar y que es el relativo a lo que suele denominarse la calidad de circulación de la red vial nacional. Tal como figura en el cuadro siguiente, si bien aumentó la cantidad de kilómetros de red con calidad superior de circulación, también sucedió lo mismo con la de calidad inferior. Esto quiere decir --si se analiza en conjunto-- que aunque se ha hecho un esfuerzo importante por mejorar toda nuestra red en cuanto a las clases de pavimentos, la Dirección Nacional de Vialidad y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas encuentran dificultades de orden presupuestal para, una vez alcanzado el mejor nivel de pavimentos, lograr su mantenimiento en buen estado para la circulación. Esto explica por qué a veces se recurre a la descalificación de algunos caminos --integrantes de la llamada red terciaria de nuestro sistema-- con lo que el Ministerio trata de optimizar los recursos para armonizar y desarrollar mejor sus esfuerzos al efectuar un ahorro de energía en ese sentido.

El segundo capítulo que únicamente vamos a mencionar, se refiere al apoyo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a los Gobiernos Municipales. Al respecto, nos alegra que en la Comisión se encuentre presente el anterior Ministro, porque podrá avalar que ha existido una continua transferencia de recursos del Gobierno Nacional --no sólo me refiero a esta Administración sino a las anteriores-- a los Gobiernos Municipales. En el caso específico de lo que es la labor de este Gobierno --cuyos primeros años de gestión lo llevó adelante el hoy senador y anterior Ministro Elso Goñi y hoy ejerce el antes senador y hoy Ministro Juan Carlos Raffo--, guiado por un concepto de

descentralización, hubo un esfuerzo muy importante de transferencia de recursos del Gobierno Central hacia las Intendencias Municipales. En ese sentido, podría decir que en por lo menos tres episodios puede apreciarse nítidamente esto. Uno de ellos es el Programa de Mantenimiento de la Red Vial Departamental, en el cual los recursos provienen del exterior y son administrados por el Ministerio. Este aporte permite que se mantengan y consoliden 10.000 kilómetros anuales de caminos en el interior del país. En segundo lugar, tenemos los programas de obras municipales --en su momento el uno y actualmente el dos está en ejecución-- que representan una asistencia de millones de dólares muy importante para los Gobiernos Departamentales.

Asimismo, deseo hacer mención a un aspecto relevante como es el vinculado al programa de asistencia que permitió equipar con maquinarias casi a nuevo a todas las Intendencias Municipales de acuerdo con sus necesidades. Esta inversión alcanzó una suma de U$S 15:000.000 y fue destinada exclusivamente a las Intendencias del interior entre 1991 y 1992. Esto, representó efectivamente una transferencia de recursos, ya que en vez de hacer caminos, carreteras y puentes, la Dirección Nacional de Vialidad y el Ministerio en su totalidad invirtieron recursos propios y genuinos provenientes del Fondo de Inversiones de esta Cartera para equipar debidamente a los Gobiernos Departamentales del interior del país.

En los cuadros que figuran a continuación, está representado lo que mencioné anteriormente y allí puede observarse que, con respecto a los fondos, cada uno de los departamentos fue tratado considerando un coeficiente de territorio y población, por lo que no hubo desmedro hacia ninguno de ellos ya que esto fue aceptado por todos los Intendentes Municipales nucleados en el Congreso Nacional de Intendentes.

¿Por qué hacemos especial hincapié, más allá del mantenimiento de la red vial departamental y del plan de obras municipales --uno financiado por el Banco Mundial y otro por el BID--, en la maquinaria? Podemos decir que en 1994, las Intendencias Municipales están equipadas de tal manera que han aumentado mucho su capacidad de ejecución de obras municipales. Creemos que si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hizo un esfuerzo de U$S 15:000.000 para equipar a las Intendencias Municipales --que conste que no era Ministro en ese momento quien actualmente está hablando--, no nos parece una mala política pedir a dichas Intendencias que, además, tienen un programa específico para la manutención de caminos departamentales y han incorporado maquinaria sin tener que pagar por ella un solo peso, que hagan el esfuerzo de atender unos caminos componentes de la llamada red terciaria, porque pensamos que están en condiciones de hacerlo. Es por ese motivo que mencionamos ese tema y el mismo puede analizarse considerando los cuadros respectivos.

En cuanto a la desafectación de caminos, como lo dijimos anteriormente, desde el punto de vista del Ministerio hablamos de optimización en el uso de los recursos y racionalización de las tareas

de mantenimiento en todo el país. Todos sabemos que en el Uruguay no puede otorgarse el presupuesto que sería necesario para la salud, la educación, la vivienda ni tampoco en materia de transporte y obras públicas. Por lo tanto, dentro de sus planes de desarrollo, la Dirección Nacional de Vialidad debe tratar de optimizar los recursos y racionalizar las tareas que muchas veces son llevadas adelante según las zonas. En la página 14 del informe dice: "La optimización en el uso de los recursos significa que se asignen los recursos en la forma más eficiente, de modo de lograr con la misma dotación el mejor estado de la red vial. Esto significa que ante la necesidad de readecuar las tareas a cargo de una zona de vialidad, por escasez de recursos y mayores posibilidades por parte de la comuna municipal de esa zona, se descalifica el camino de forma tal que se afecte en la menor medida los intereses locales". Quiere decir que muchas veces, dentro de un departamento, se da por supuesto que los caminos estarán en buen estado porque los atiende, por ejemplo, la Dirección Nacional de Vialidad a través de las zonas. Con la actual estructura de que disponen dicha Dirección y las Intendencias Municipales, la armonía necesaria entre el Gobierno Central y las Intendencias Municipales es la que indica claramente qué caminos deben ser atendidos. Más allá de que posteriormente tratemos específicamente el tema de los accesos a San Javier y a Nuevo Berlín, creo que no se han tomado disposiciones arbitrarias y caprichosas desde el punto de vista del Ministerio, sino que por lo general lo que se ha decidido tiene que ver con el sentido común.

En cuanto a la racionalización de las tareas de mantenimiento --que es nuestro segundo punto de vista--, el informe dice: "esto

significa que se pueden asignar las responsabilidades institucionales" --que es lo que estamos diciendo-- "de modo tal de lograr un justo equilibrio en la asignación de recursos. De este modo se puede lograr que una zona de vialidad pueda realizar sus tareas en forma metódica, al contrario de lo que sucede si debe concentrar sus esfuerzos en una pequeña región, por no disponer de los recursos suficientes para abarcar toda su área de responsabilidad. Al disponer las Intendencias Municipales de nueva maquinaria, pueden abarcar un mayor campo de acción y, de esta forma, se está logrando la referida racionalización".

A partir de la página 15 damos un detalle --bastante exhaustivo por cierto-- de la gestión del Ministerio en el departamento de Río Negro. Allí figuran los programas de la Dirección Nacional de Vialidad, de la Dirección Nacional de Hidrografía y el Programa 008 de nuestro Ministerio, Mantenimiento de la Red Vial Departamental, así como los programas de obras municipales. Podrán encontrar mapas, tablas, ecuaciones y toda una descripción muy rigurosa de lo que se ha hecho y lo que se tiene previsto realizar en el departamento de Río Negro, que indica a las claras que no hay ningún índice que permita sustentar que nuestra Cartera realiza una política diferente con respecto a dicho departamento. Por el contrario --quizá el ingeniero Ceiter me asista--, dentro del departamento de Río Negro, si bien la red vial que mantiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene cierto equilibrio con respecto a los kilómetros cuadrados que ocupa el departamento, es absolutamente superior en cuanto al número de habitantes. Se da una circunstancia histórica, que significa que existe una proporción entre la media del país de kilómetros cuadrados de carreteras respecto a la superficie del departamento de Río Negro con relación al país en su

conjunto. Sin embargo, desde el punto de vista de la población, la asistencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de las carreteras es absolutamente superior.

SEÑORA GALLI.- La tabla 10 muestra la cantidad de kilómetros cuadrados que tiene el departamento de acuerdo con la densidad de población. Se puede observar que el departamento de Río Negro ocuparía el cuarto lugar.

SEÑOR MINISTRO.- Río Negro ocupa el cuarto lugar en la tabla de los 19 departamentos por los kilómetros de carreteras que posee en relación a su población.

SEÑORA GALLI.- En cuanto a su densidad de población, Río Negro ocupa el lugar diecisiete en el contexto general. Por el contrario, debido a la cantidad de kilómetros de carretera que posee por habitante, estaría en el cuarto lugar.

SEÑOR MINISTRO.- Con respecto a la media nacional de kilómetros cuadrado por superficie, Río Negro ocupa aproximadamente el lugar que le corresponde. De acuerdo con su superficie, tiene los kilómetros cuadrados de carreteras atendidos por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en equilibrio con la media del país. Sin embargo, en comparación con la población --vive mucha menos gente en el departamento de Río Negro que en otros lados--, ocupa un lugar destacado, ya que está muy por encima de la media. Por lo tanto, los habitantes del departamento de Río Negro tienen una cantidad de kilómetros de carreteras a su disposición que corresponden a su superficie pero no a la población que allí habita. En consecuencia, se observa un esfuerzo y se ve que se vuelcan más recursos en ese departamento que si esa zona estuviera en el lugar lógico que le

corresponde por su cantidad de habitantes. Esto es históricamente así.

Quería señalar este ejemplo para demostrar que no existe ninguna animosidad especial por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas hacia el departamento de Río Negro sino que, por el contrario, con 25 kilómetros en los accesos Norte y Sur ocupa el penúltimo lugar en cuanto a la cantidad de kilómetros desafectados --creo que sólo lo supera Treinta y Tres, donde en los últimos años únicamente se han desafectado 3,5 kilómetros-- y es uno de los departamentos a los que menos se le han descalificado caminos.

Por otro lado, hay recursos importantes por los cuales se está atendiendo al departamento y de acuerdo con la importancia de su red creemos que puede disiparse toda duda de políticas especiales o "segregacionistas". Este último concepto me gustaría que constara en la versión taquigráfica entre comillas porque es lo que podría inferirse de la reunión de la Comisión hacia el departamento de Río Negro. Más adelante, les podremos adjuntar el material que deseen ver y especialmente cómo están los Programas financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo y las Obras Municipales II, es decir, lo que refiere al mantenimiento de la red vial departamental.

Queremos destacar muy especialmente la gestión de la Intendencia Municipal de Río Negro porque ha sido tremendamente eficiente con el uso de los recursos de este Programa, lo que le ha permitido ir ganando kilómetros asignados. En el año 1989, este departamento tenía 249 kilómetros asignados de caminos, construidos con fondos provenientes del Banco Mundial a través de nuestro Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lo que representaba el 4,75% del total --que es lo que le correspondía por su coeficiente de territorio y población-- y debido a su alto índice de ejecutividad --que se puede corroborar en la página 27 del informe-- ha ido ganando kilómetros, por lo que en la actualidad tiene 582 adjudicados para 1994.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no entendí mal, el señor Ministro se está refiriendo a caminos departamentales.

SEÑOR MINISTRO.- Exactamente, pero que se hacen con un aporte del Gobierno Nacional.

Quiere decir que desde esa óptica, la Intendencia Municipal de Río

Negro --a la que debemos felicitar por su excelente gestión ya que hay algunas que están en esa misma categoría pero otras que no-- ha elevado su alto índice de ejecutividad a un promedio de más del 100% en mantenimiento de caminos lo que la ha llevado a que cada año haya podido ir incorporando más kilómetros que se mantienen con esta transferencia de rubros. Por lo tanto, lo que en su momento eran 249 kilómetros asignados para el mantenimiento de caminos, hoy se han transformado en 582. Desde un punto de vista global, en la conformación general de la caminería departamental, ya sea nacional como municipal, el departamento de Río Negro ha tenido a todas luces una mejora importante por las obras que se han hecho en los últimos años por parte de la Dirección Nacional de Vialidad y las que ha logrado la Intendencia Municipal de Río Negro a través de este programa. Todos estos datos están detallados y mapeados en el informe, así como los de la maquinaria incorporada y los de las obras realizadas por la Dirección Nacional de Hidrografía.

Corresponde ahora hacer unos comentarios de nuestro punto de vista sobre los accesos norte y sur de las localidades de San Javier y Nuevo Berlín.

Más allá del hecho de si habíamos hablado o no con el Intendente de esta situación --tema que ha sido absolutamente reparado porque sí hemos conversado con el señor Intendente Carminatti--, lo que aconteció fue un hecho natural dentro de la mecánica que ha seguido la Dirección Nacional de Vialidad en los últimos años.

San Javier, que es el lugar donde más hincapié se hizo en presencia del señor Intendente de Río Negro en esta Comisión, tiene dos accesos: uno norte, pavimentado con tosca, que lo comunica hacia

Paysandú y uno sur, asfaltado, que conduce hacia Fray Bentos. En su momento a la Dirección Nacional de Vialidad y a los habitantes de la zona les pareció una cosa natural pasar este camino a la jurisdicción municipal. En primer lugar, porque parecía obvio que dentro de un esquema de movimiento departamental fuera el Acceso Sur, que por estar pavimentado con materiales asfálticos y vinculado con la capital departamental y está entroncado con la vida del departamento de Río Negro, el que debía permanecer en carácter nacional. En ese sentido, no es frecuente que dos entradas a una misma población estén bajo jurisdicción nacional. En segundo término, dada la posibilidad de que esta zona pudiera tener alguna apreciación equivocada, luego de la sesión de la Comisión respectiva del Senado, mandamos hacer un censo de tránsito --cuyo resultado pueden observar en la página 36 del informe-- que fue realizado por la Oficina del Plan Nacional de Conteo de Tránsito. De esta manera, censamos San Javier en sus Accesos Norte y Sur. Discriminando autos y camionetas, omnibuses y camiones, se puede apreciar un total de 58 entradas y salidas diarias por el Acceso Norte, contra 110 en el Acceso Sur. Con respecto al Acceso Norte de Nuevo Berlín, que también se reclama mantener habrían 8 entradas y salidas, contra 120 del Acceso Sur. El informe dice que los valores indicados muestran que existe una marcada diferencia en los tránsitos de los Accesos norte y sur de ambas localidades. Resulta claro que los Accesos Sur registran valores significativamente mayores a los Accesos Norte. En el caso de los accesos a Nuevo Berlín, el Acceso Sur registra un tránsito un 1.500% mayor que el Acceso Norte. En el caso de los accesos a San Javier, el Acceso Sur registra un tránsito un 190% mayor que el Acceso Norte.

Aun en este estado de situación --y aquí quiero volver hacia atrás-- de acuerdo a las consideraciones técnicas más conocidas no justificaría --página 1-- que estuviera pavimentado ninguno de los dos Accesos. Voy a leer algunos conceptos que están dentro de la Dirección Nacional de Vialidad y de la teoría de la construcción de caminos que dice que cuando el tránsito llega a ser de 15 a 40 vehículos diarios, por lo general conviene mejorar el camino común a standard de material granular, tosca, los cuales necesitan, por supuesto, mantenimiento de rutina en forma regular y además requieren mantenimiento periódico o sea, operaciones repetidas cada cinco o diez años en forma de renovación de la capa de material granular. Esto es lo que generalmente denominamos Mantenimiento Extraordinario en el Programa de Mantenimiento de la Red Vial Departamental. La construcción de carreteras pavimentadas generalmente se justifican para volúmenes de 200 a 500 vehículos diarios. Esto refiere a la teoría de la Vialidad que a veces se hace práctica.

Como podemos apreciar, ni en San Javier ni en Nuevo Berlín llegamos remotamente a las cifras que requerirían una pavimentación asfáltica en cualquiera de los dos Accesos. Tanto una como otra localidad tienen un acceso debidamente pavimentado con materiales asfálticos y mantenido por la Dirección Nacional de Vialidad.

He estado más de una vez en San Javier y Nuevo Berlín y sé que sus habitantes no sólo quieren que los Accesos que están hechos con materiales asfálticos sean debidamente mantenidos, sino que también desearían que los otros estuvieran asfaltados. En ese sentido, la posibilidad de salir a Paysandú es un largo reclamo de la localidad de San Javier. O sea, en vez de salir hacia Paysandú desde Fray Bentos les

quedaría más cerca hacerlo por un camino pavimentado hacia el norte puesto que les ahorraría aproximadamente 15 kilómetros de recorrido. Pero, desde el punto de vista conceptual, no se justifica la existencia de dos accesos pavimentados. Incluso, debemos ver con alegría que cualquiera de ellos, más allá de la teoría, están efectivamente pavimentados, aunque por el tráfico que circula por ellos, podría sostenerse que esto no es necesario.

Por lo expuesto, hemos llegado a las conclusiones que figuran en la página 38 del informe, a las que me voy a permitir dar lectura. Dice así: "Por otra parte, las desafectaciones de caminos efectuadas desde 1993 responden a que el Gobierno Nacional incrementó el equipamiento vial de las Intendencias Municipales del Interior, por lo que éstas tienen una mayor capacidad de ejecución y a que se ha debido redistribuir la responsabilidad del mantenimiento de los caminos de baja densidad de tránsito, en mérito a la insuficiente capacidad de ejecución de la DNV por restricciones presupuestales.

Las desafectaciones de caminos en el Departamento de Río Negro han alcanzado desde 1993 los 25 km., un 3,33% de los caminos desafectados en todo el país entre 1993 y 1994". Quiero hacer hincapié en esa cifra. Finalmente, se expresa: "Los censos de tránsito efectuados en los camino de acceso Norte y Sur respectivamente a las poblaciones de San Javier y Nuevo Berlín, muestran que hay una distribución clara de los mismos en favor de la utilización de los Accesos Sur a ambas poblaciones."

En síntesis, esto es todo lo que queríamos informar a la Comisión pertinente del Senado de la República con respecto a este tema. Pero además, quisiéramos agregar que consideramos que desde el punto de vista conceptual, hemos actuado ajustados a Derecho y a los criterios

históricos en cuanto a como tratar los caminos. En ese sentido, en el informe se explica que debido al mejor manejo que puedan tener las Intendencias Municipales se procedió a desafectar estos accesos Norte de las localidades San Javier y Nuevo Berlín. Por cierto que el ánimo del Ministerio de Transporte y de Obras Públicas, como es tradición histórica en esta materia, es de amplia colaboración con las Intendencias Municipales del interior. Por lo tanto, no sólo hemos sostenido conversaciones con el señor Intendente de Río Negro en cuanto a este tema, sino que con mucho gusto el Ministerio, si pudiera comprobarse que en este caso específico la Intendencia Municipal de Río Negro se vería desbordada en lo que tiene que ver con el mantenimiento de estos caminos, que pasan de la órbita nacional a la municipal, estaría dispuesto a mantener las conversaciones pertinentes con dicha Intendencia --aclaro que ya las ha comenzado-- y con todos los Intendentes Municipales del país. Más allá de que esta es la verdad que surge de los documentos que poseemos, aprovecho la presencia del anterior Ministro de esa Cartera para decir que ya es una costumbre firmar convenios bilaterales entre las Intendencias Municipales y nuestro Ministerio, para atender las necesidades de los caminos de una manera u otra.

En consecuecia, a pesar de la situación jurídica en que esto se encuentra hoy, estamos abiertos al diálogo con la Intendencia Municipal de Río Negro, a fin de encontrar las soluciones que puedan considerarse útiles para ambas partes, por supuesto que manteniendo nuestros conceptos muy sólidamente diagramados, tal como lo hemos hecho hasta ahora.

Esto es lo que queríamos informar a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, alegrándonos de que ella se inquiete por los

aconteceres nacionales. Por supuesto que esta invitación fue muy bienvenida, pues pensamos que podíamos arribar a una feliz conclusión en torno a este tema. Desde ya, quedamos a disposición de los señores senadores para responder cualquier interrogante que quieran formular.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro manifiesta que sobre este tema se está conversando con el señor Intendente de Río Negro, y que en caso de haber dificultades para el mantenimiento de ese tramo de las rutas, se va a llegar a un acuerdo.

Como habrá leído en la versión taquigráfica, en la sesión en que estuvo presente el señor Intendente de Río Negro se hicieron algunas consideraciones sobre las que me parece, que el señor Ministro no ha hecho referencia. La primera de ellas estuvo a cargo del señor Intendente y aludía a que los accesos Norte son los que vinculan a las localidades con el departamento de Paysandú por lo que aparecía como poco justificado decir que la circulación interna del departamento se desafectaría como ruta nacional para ser ruta departamental.

El segundo asunto --creo que fue planteado por el señor senador Belvisi-- se relacionaba con que en alguna oportunidad había visto la desafectación de rutas, pero sólo una vez que ellas habían sido puestas a cero quilómetro. En ese sentido, preguntó si esa era el caso de los accesos norte de las localidades de San Javier y Nuevo Berlín.

La tercera consideración correspondió a quien habla y versaba sobre si no sería aconsejable que una determinación de este tipo fuera tomada previamente a la discusión del Presupuesto o Rendición de Cuentas Departamental, porque una vez aprobado éstos una decisión de esta naturaleza puede caer a la Intendencia como "cachetada de loco", que aparece en el momento que uno menos lo espera.

Quería mencionar estas tres consideraciones a los efectos de incorporarlas a la versión taquigráfica que supongo haremos llegar al señor Intendente de Río Negro.

SEÑOR MINISTRO.- A este respecto, daré participación a la Asesoría Técnica y a la Dirección Nacional de Vialidad, a fin de que puedan determinar si se justifica o no el que una localidad deba estar vinculada hacia el norte o hacia el sur, por tener una capital departamental cercana. Voy a solicitarles que hagan uso de la palabra pues se supone que ellos deben saber más que el Ministro con relación al aspecto técnico. Sin perjuicio de ello, quiero decir que no necesariamente los accesos son rutas nacionales, por más que se vinculen con ellas. Pienso que deberíamos hacer un censo en todo el país para ver si los accesos a localidades tanto o más importantes que las de Nuevo Berlín y San Javier corresponden a la red nacional o no. Por lo general, los accesos no pertenecen a la red nacional, aunque dentro del esquema de caminos hay de todo: están los que pertenecen a la red nacional, los que son de órbita de los Municipios y algunos que surgen de convenios históricos --a veces firmados y otras no-- de mútua atención entre la zona de vialidad y los departamentos o municipios. En este caso, el hecho de que esa zona productiva de San Javier se comunique con la ciudad de Paysandú, desde mi punto de vista, no significa necesariamente que el acceso norte deba ser descalificado, porque existe otro acceso. No perdamos la perspectiva; aquí no estamos quitando de la red nacional un acceso y de esa manera las localidades de San Javier y Nuevo Berlín no quedan incomunicadas con una ruta nacional.

Por el contrario, quedan comunicados por una longitud importante de tramo pavimentado y el viaje a Paysandú les podrá insumir quince minutos más. Vamos a decir las cosas como son; esto no significa que quede una localidad absolutamente aislada, porque la misma está comunicada doblemente, hacia el norte y hacia el sur, con una apertura de diez o quince kilómetros sobre la Ruta nacional Nº 24. Por lo tanto, el único tema que está en cuestión aquí es el mantenimiento de ese camino que, en lugar de llamarse nacional, pasará a tener una denominación departamental. Entonces, lo que debemos analizar con la Intendencia Municipal de Río Negro es lo relativo al mantenimiento de ese camino.

En este sentido, creo que hemos dado la óptica --aspecto sobre el que podrá abundar el ingeniero Ceiter-- por la cual el Ministerio está desafectando algunos caminos, en el entendido de que las Intendencias han mejorado notoriamente su parque de maquinaria, por lo que probablemente podrán atender mejor estos servicios. Nuestro Departamento de Vialidad, en este momento, tiene que hacer un trabajo doble, ya que debe mantener la entrada a San Javier y a Nuevo Berlín. Además, hay que tomar en cuenta que esa mejora en equipamiento se realizó porque el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tomó recursos de sí mismo y se los entregó a las Intendencias Municipales.

En consecuencia, entendemos que las Intendencias están en condiciones de realizar estos trabajos.

En cuanto a lo que planteaba el señor senador Bouzas en el sentido de si esto debería hacerse antes de cada Presupuesto, opino que lo mejor es que exista --cuando se confecciona el Presupuesto Nacional, dentro del Plan Quinquenal-- un mecanismo de armonización entre

el trabajo del poder Legislativo y el de las Juntas Departamentales. Lamentablemente nunca se dan en la vida las soluciones perfectas, porque no es estático el Presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como tampoco lo es el de las Intendencias Municipales. Mas allá de que existe un Plan General de Inversiones, según el cual los recursos se deben gastar de determinada manera en un Presupuesto por Programa, a veces se deben destinar sumas mayores de las que se pensaba. En este sentido, hemos dicho que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene carencias presupuestales y todo el ahorro de energías y la optimización de recursos que realizamos están relacionados con ello. Si estuviéramos holgados de fondos, quizás, no diríamos que tal ó cual camino debería atenderlo la Intendencia Municipal de Río Negro.

En virtud de que para esta última Intendencia este tema es tan trascendente, hemos abierto esta puerta para dialogar, a fin de encontrar una solución.

SEÑORA GALLI.- En el documento que hemos presentado expresamos cuáles son los objetivos específicos de la Dirección Nacional de Vialidad y en ese sentido canalizamos nuestras inversiones.

Desde hace muchos años, los Presupuestos de esta Dirección resultan insuficientes para mantener toda la red vial. Este año, por ejemplo, necesitaríamos U$S 86:000.000 mientras que el presupuesto asignado es de U$S 77:000.000. De todos modos, debemos hacernos responsables de lo que es nuestra obligación mantener.

De acuerdo con los censos de tránsito que se han llevado a cabo, dentro de la red terciaria debemos dejar algunas cosas de lado y compartir con las Intendencias la responsabilidad en el mantenimiento

de esos tramos que tienen baja densidad de tránsito. Debemos aclarar --tal como lo expresó el señor Ministro-- que las Intendencias están equipadas con la maquinaria necesaria para realizar esos trabajos.

SEÑOR CEITER.- Deseo complementar algunos de los conceptos mencionados por el señor Ministro y por la señora Directora Nacional de Vialidad.

Quisiera retomar algo de lo que manifestó el señor Ministro en cuanto a las características de la red nacional vial, en particular, en el departamento de Río Negro. En el informe se puede apreciar que se hace mucho hincapié en las relaciones territoriales y poblacionales de la red vial. Ello no es caprichoso, ya que son los dos conceptos que internacionalmente se manejan para realizar todos los estudios de desarrollo en el mundo entero. En uno de los anexos del documento, hacemos una clasificación del Uruguay en cuanto a su ubicación en ese sentido, tomando en cuenta los criterios internacionales utilizados. Me refiero a las relaciones de caminos en lo que tiene que ver con el territorio de una nación, con la población de la misma y con el análisis de los sectores parciales, en lo regional. Una de las características de nuestro país es que geográficamente no tiene accidentes importantes que nos lleven a hacer categorizaciones regionales diferentes. Ello debe realizarse en aquellos países donde existen, por ejemplo, montañas y zonas de llanos. El costo de mantener un camino en un país como Bolivia, no tiene nada que ver con el que manejamos en el Uruguay, porque aquí insume la misma cantidad de dinero para todo el país. Por lo tanto, cuando analizamos las cifras --si estudian con más detenimiento el documento observarán que existe alguna disparidad de criterios-- podemos apreciar que el Uruguay tiene una de las redes más densas de caminos de toda América. Tiene un promedio de

208 kilómetros cada 1.000 kilómetros cuadrados de superficie de caminos pavimentados, en los que se incluye a la red vial nacional y parte de la departamental.

En el segundo anexo del documento se puede observar que el Uruguay tiene 54 kilómetros de caminos por cada 1.000 kilómetros cuadrados de superficie. Ello se debe a que tuvimos que hacer una comparación con el estándar internacional y sólo se refiere a las redes viales que están administradas por los Gobiernos centrales. De todas formas ello indica que la red vial de nuestro país es muy densa, lo que tiene una significación muy grande para el conjunto de la sociedad, ya que cada habitante ha tenido que aportar mucho más dinero de lo que se requiere normalmente en una situación estándar internacional, aun en los países desarrollados.

Allí es donde entra a tallar, con mucha fuerza, el concepto de la relación poblacional. Digo esto, porque podemos observar que en los países desarrollados existen redes muy densas desde el punto de vista geográfico. Se da el caso de que en Europa las naciones tienen grandes poblaciones en territorios relativamente pequeños por lo que, lo que debe aportar cada ciudadano es mucho menos que lo que ha debido verter siempre un habitante de nuestro país. Por lo tanto, ese es uno de los conceptos que lleva a que tengamos que ser muy cuidadosos y cautelosos en la asignación de los recursos cuando se trata de mantener la red vial nacional, que incluye la que es responsabilidad del Gobierno y la que está a cargo de las Intendencias Municipales.

Por supuesto, nunca podemos llegar a la conclusión de que por el hecho de que tengamos una red muy densa y pocos recursos, vamos a dejar de lado algunos tramos. Nuestra responsabilidad es la de atenderla totalmente, ya que la inversión realizada en caminería representa una riqueza muy importante para el país.

Indudablemente, el acceso a las poblaciones de San Javier y Nuevo Berlín, desde el punto de vista técnico no es el más racional. Por ser del interior, conozco muy bien lo que se siente con respecto a este tema. Si lo analizamos, nos damos cuenta de que ante la cercanía de esas poblaciones a una ruta nacional importante, lo más lógico no hubiera sido construir dos accesos, como existen actualmente, sino uno que tuviera la menor distancia entre la población y la ruta. Sin embargo, debido a que al día de hoy tenemos esos dos accesos, nuestra responsabilidad consiste en mantenerlos. Las cifras proporcionadas nos muestran claramente cuál es la composición de los volúmenes en cada uno

de los accesos y, además, indican que hay una mayor utilización del acceso sur que del acceso norte.

Por otra parte, la Dirección de Vialidad, con los recursos que cuenta, no puede atender toda la red terciaria que tiene a su cargo en el departamento de Río Negro y ante la disyuntiva, debe optar por la decisión que sea menos traumática para los usuarios de los caminos y para las Intendencias Municipales. Personalmente, entiendo que se ha actuado con responsabilidad porque, en el caso del tramo más largo, que es el acceso norte a San Javier, de 19 kilómetros, durante 1993 se realizó un trabajo de mantenimiento extraordinario por parte de la Dirección de Vialidad, de recargo de tosca que, en términos generales, superó los U$S 60.000. Ello significó un trabajo de refuerzo estructural en el camino y si se mantienen las condiciones adecuadas no serán necesarios otros reparaciones en cinco u ocho años, según los estándares que se manejan actualmente en el plan de mantenimiento de la caminería departamental. Entonces, lo único que se requerirá allí serán las tareas correspondientes al mantenimiento ordinario, que tienen un costo de U$S 420 por kilómetro con lo que, durante esos años el gasto será de aproximadamente U$S 7.500 por año.

En definitiva, el hecho de que por la no sincronización de las decisiones, la Junta Departamental de Río Negro no tuviera conocimiento a tiempo para la inclusión del mantenimiento de la obra mencionada en el presupuesto de este año, no es trascendente, ya que entendemos que el único costo excedente que puede tener la Intendencia Municipal de Río Negro es el del mantenimiento del año en curso. Decimos esto, porque en 1995 se contará nuevamente con las posibilidades que se dan a través del mantenimiento que financia el Banco Mundial. Creemos que dicha

Intendencia solicitará la incorporación de este camino a la red vial. Además, el Plan ha sido negociado para continuarlo este año y el próximo, se ha incrementado la cantidad de caminos que se está manteniendo, así como lo que se le paga a cada Intendencia por kilómetro, por lo que entendemos que la situación no es desesperante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una consulta al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, con respecto a un tema que no está en el Orden del Día.

Junto con otros compañeros del Cuerpo solicitamos que se enviara un pedido de informes referido a un asunto que, a mi juicio, es de gran importancia. Digo esto porque, en la última Rendición de Cuentas el Ministerio de Transporte y Obras Públicas planteó la necesidad de que se votaran determinadas partidas, en función de que por distintas razones —y sobre todo porque no había rubros, que debía otorgarlos el Gobierno-- se estaba demorando la iniciación de obras en tramos de la Ruta 1, en el puerto de Piriápolis y de una ampliación en el puerto de Punta del Este. Tenemos entendido que ya habían sido otorgados préstamos por el Banco Mundial o por el Banco Interamericano de Desarrollo, que no habían podido ser utilizados todavía.

Concretamente, en dicho pedido preguntábamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas si este problema había comenzado a revertirse y qué costo le había significado el hecho de no haber utilizado los préstamos mencionados. Digo esto porque en la última semana, con gran destaque de prensa, se ha dicho que se han generado costos de U$S 250.000 como consecuencia de demoras en la utilización de préstamos del Banco Interamericano de Desarrollo, por parte de la Intendencia Municipal de Montevideo. Este es un problema general que

sufren casi todas las dependencias del Estado, ya sean Intendencias Municipales o Ministerios, y por ser éste un año electoral, se produce una utilización política de estos hechos, en momentos en que sería bueno que todos tratáramos de tener altura de miras por el año de que se trata. Además, debo agregar que el pedido de informes apunta a demostrar que este es un problema general que sufrimos todos.

No sabemos si el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas nos dará una respuesta ahora o si deberemos esperar la contestación al pedido de informes, pero entendemos que se deben evitar este tipo de situaciones y, la mejor manera para ello, sería minimizarlas lo más rápido posible. De esta forma, la discusión que tenga que darse en el país será sobre problemas reales y no sobre situaciones inventadas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Desearía agregar un brevísimo comentario sobre el tema que tratamos anteriormente. En la versión taquigráfica de una de las sesiones de esta Comisión, un integrante que hoy no se encuentra presente expresó que había visto inaugurar una pavimentación entre los departamentos de Paysandú y Tacuarembó, concretamente, una entrada a Villa Tambores. Al respecto, dicho señor senador manifestó que entendía que había una dualidad de criterios, ya que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas realizaba esfuerzos en ese sitio y no en otros. Quiero aclarar que esta entrada se hizo en base a un convenio entre las Intendencias Municipales de Paysandú y Tacuarembó y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, por lo tanto, está fuera de discusión. Decimos esto porque si a dicha Cartera se le planteara que hay que pavimentar la entrada a Villa Tambores, se negaría a ello, por más que la Ruta 26 pase a 7 kilómetros de allí, ya que se trata de un tema que le

corresponde a los Municipios.

Por otra parte, debemos destacar que, históricamente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha tratado de colaborar cuando existen, sobre todo, pedidos o reclamos de vecinos. En este caso, podríamos decir que hay un histórico reclamo de los vecinos de Villa Tambores --como habrá de otros lugares del país--, en el sentido de quedar conectados a una ruta nacional con una pavimentación en materiales asfálticos.

En este caso, como en muchos otros, las Intendencias podrían tener cierta responsabilidad, ya que la Villa pertenece a los departamentos de Paysandú y Tacuarembó, por ello concurrieron al Ministerio hicieron el planteo correspondiente y se podría decir que hubo una solución triangular para este asunto. Asimismo, en el día de mañana puede haber alguna otra solución para cualquier otro tema que se plantee en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Este es el comentario que quería realizar a fin de aclarar la situación.

En cuanto al otro tema debo señalar que recibí un pedido de informes, el cual se derivó a la Dirección Nacional de Vialidad, acerca del desarrollo de obras de lo que es el Préstamo de Transporte I, firmado con el Banco Mundial.

Me extraña la apreciación que realizó el señor Presidente en cuanto a que el Ministerio manifestó que tiene dificultades debido a que algunas partidas presupuestales no habían sido incluidas. Con respecto al préstamo, quiero decir que puede estar demorado, y el ingeniero Ceiter puede hacer algunos comentarios más adelante, pero la respuesta seguirá la vía correspondiente y dentro de poco tiempo la podrán tener los señores senadores en forma detallada.

El ingeniero Ceiter integra la División de Asuntos Internacionales y es quien específicamente tiene conocimiento del trámite que siguen los préstamos. Diría que, en términos generales, es probable que exista un retraso respecto de lo que inicialmente se tenía pensado, pero en los dos últimos años, donde se han comenzado a ejecutar las obras, no ha habido ninguna demora. Desde que éstas se iniciaron, puedo decir

que, por ejemplo, las obras en Ruta 1 marchan a buen ritmo, ya que se está trabajando en forma acelerada en un tramo de 37 quilómetros, que será entregado a fines de este año para el uso público. Se han hecho licitaciones de puentes y algunos de ellos ya están en ejecución. El préstamo incluye también el puente sobre el río Santa Lucía, cuya licitación está prevista para el 15 de junio de este año; las obras en el puerto da Piriápolis, cuyas obras han comenzado luego de un cierto retraso, y también la ampliación del puerto de Punta del Este, cuya licitación fue efectuada y las obras de la escollera, que están en trámite de ser adjudicadas. Más allá de algunas demoras, por ejemplo en el puerto de Piriápolis, por diversas impugnaciones y algunas decisiones por parte del Ministerio, y en la Ruta 1, no veo en el transcurso de los últimos dos años que se haya producido un desfase entre lo que debe hacerse y lo que se está haciendo. En este momento no disponemos de los números, pero cuando se firma un contrato de préstamo, es indudable que algo se paga, se hagan o no las obras. Específicamente, me refiero a ese plan y no tiene nada que ver con los recursos del Banco Interamericano de Desarrollo para el Plan de Obras 1 y 2, que se han ejecutado en buenos términos.

No recuerdo que el Ministerio haya planteado alguna preocupación específica acerca de que le faltara algún recurso para seguir adelante con estas obras. De ser así, deseo expresar que no es correcto y que el Ministerio no ha hecho ningún planteo con referencia a estas obras, puesto que los préstamos se han otorgado hace tiempo, y está la volutad de su ejecución . En caso de que el Ministerio golpee las puertas del Parlamento porqué le falta dinero, lo hará para mantener su presupuesto.

Por otra parte, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está preocupado por el tema de lo que se conoce habitualmente como el impuesto a los gasoleros. Si bien la norma legal existe, todos sabemos que hay una sentencia de la Suprema Corte de Justicia que le dio a un ciudadano la razón en cuanto a que esta disposición es inconstitucional, y el Ministerio se encuentra en una difícil situación respecto a que tiene que hacer cumplir la norma y el ciudadano sabe que puede recurrir a la Suprema Corte de Justicia y probablemente --porque las sentencias tienen valor en forma individual-- falle a su favor. Detrás de esto, quiero decir que hay U$S 15:000.000 en recursos para el Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que de no cobrarlos este año no se tendrán. Esta es una verdadera preocupación que el Ministerio tiene. Sabemos que hay dos proyectos de ley --no sé si están a estudio de la Cámara de Representantes o del Senado--, uno de los cuales cambia la base del impuesto y transforma el hecho de la circulación de los vehículos en el monto imponible, mientras que el otro deroga lisa y llanamente la disposición de la Ley de Presupuesto de 1990, con lo cual el Ministerio no contaría con dicho recurso. Sin duda, cuando esta ley se discuta, los representantes del Ministerio concurrirán a la Comisión respectiva para su análisis. Queremos alertar que no se trata de un fondo sin destino, sino que fue creado específicamente a efecto de alimentar el Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para hacer caminos, carreteras, puentes, accesos a localidades, etcétera.

SEÑOR CETER.- Estos proyectos integran lo que se denomina el Proyecto de Transporte 1, que es una operación de carácter sectorial porque, en términos generales, atiende a todo el sector del transporte, no sólo en cuanto a

obras, sino también en adquisición de bienes, capacitación, transferencia de tecnología, etcétera. Por ejemplo, el Plan de Mantenimiento, a cargo de las Intendencias Municipales, está incluido dentro de este proyecto, así como la obra de Ruta 1, el puente sobre el río Santa Lucía, el puerto de Piriápolis y la obra que ya se hizo en el puerto de Punta del Este, pero no la que está licitada. También hay una cantidad de proyectos que están a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad, como carreteras, todas las obras civiles que se están haciendo en el puerto de Montevideo y los programas de asistencia técnica, tanto para el Ministerio, la Dirección Nacional de Vialidad, la Administración Nacional de Puertos y las Intendencias Municipales en el área vial.

Además, quiero decir que el señor senador Elso Goñi vivió varias instancias de la puesta en marcha de este proyecto cuando fue Ministro de Transporte y Obras Públicas y tuvimos el honor de participar junto a él de esas reuniones que a tales efectos se cumplieron. El proyecto fue formulado en el año 1988, los préstamos se firmaron en 1989 y las primeras licitaciones se llevaron a cabo entre fines de 1989 y principios de 1990.

Lo que efectivamente se inició en los plazos previstos en 1988 fue la obra de ampliación del Puerto de Punta del Este, que ya se ha terminado, y, además, el programa de mantenimiento de la caminería departamental. Cuando correspondió poner en práctica el proyecto en su totalidad, nos encontramos con que aún se debía dar una serie de pasos previos al inicio de las obras. En algunos casos, estaban ya prontos los pliegos y los proyectos para licitar algunas obras, como sucedía en relación con la Ruta 1, mientras que en otros aún se estaba en las etapas de preparación de los proyectos de ingeniería o de los diseños finales, como ocurría con el Puerto de Piriápolis, obra bastante difícil, cuyo estudio y proyecto demandó entre tres y cuatro años.

En consecuencia, desde 1990, se encararon negociaciones con los Bancos financistas, para poder posicionar mejor el proyecto, teniendo en cuenta que la cifra manejada era de U$S 270:000.000. Así, en los años 1990 y 1991, básicamente se trató de determinar las tareas a realizar, fundamentalmente obras, que son las más caras, de modo de reformular el programa para llegar a algo que fuera compatible con los objetivos nacionales y que pudiera ser ejecutado dentro de los plazos previstos originariamente o, de lo contrario, razonables. En ese sentido, las negociaciones se culminaron en 1991, momento a partir del cual se llevaron a cabo las licitaciones de Ruta 1 --concretamente, esto se hizo a principios de 1992-- y la realización de estudios previos para la obra del nuevo puente sobre el Río Santa Lucía. Con respecto a esto último, tal como señaló el señor Ministro, estamos esperando las ofertas para el 15 de junio. Cabe señalar que se trata de una obra para la cual se ha hecho una precalificación de empresas y

proyectos.

En cuanto al Puerto de Piriápolis, cabe mencionar que ya está en marcha; en definitiva, aquí se han tenido en cuenta los plazos razonables para este tipo de emprendimiento, grande, difícil y complejo, cuyas etapas de preparación suelen ser bastante largas, llegando a requerir, a veces, varios años. Actualmente, el proyecto está en plena ejecución.

La obra más importante que resta comenzar --y esperamos poder hacerlo en los próximos meses-- es la del Puente sobre el río Santa Lucía. En cuanto al Puerto de Piriápolis, a los trabajos sobre la Ruta 1 y a los que se llevan a cabo en la Administración Nacional de Puertos, cabe señalar que algunas de estas obras ya están en ejecución, otras se encuentran terminadas, mientras que otras obras aún deben ser adjudicadas.

Esperamos que a fines de este año podamos tener una idea clara de cuál será el momento de finalización del proyecto; sobre esa base, solicitaremos la correspondiente prórroga para la fecha de conclusión del mismo.

En lo que tiene que ver con el tema de las comisiones de compromiso que se pagan a los Bancos por la disponibilidad de estos préstamos, debo decir que si bien no dispongo en este momento de las cifras exactas que se relacionan con estas inversiones, la Oficina que dirijo en el Ministerio lleva un control muy estricto del costo de los proyectos que administramos para el país. Podemos agregar que todos los préstamos que contrata el Gobierno con los Bancos tienen dos tipos de intereses. Uno de ellos se denomina comisión de compromiso, es decir, una tasa de interés con pago semestral que se relaciona con la

disponibilidad de dinero para el proyecto. Esto quiere decir que el Banco nos reserva una determinada cantidad de dinero y nosotros le pagamos un porcentaje anual por ese servicio. Esta comisión de compromiso está atenuada, en relación con la calidad de buen pagador y de país responsable que tiene Uruguay, desde un 0.75% a un 0.25% anual. La otra tasa de interés es la que se paga por el dinero que efectivamente se ha utilizado. Si se realiza un estudio exhaustivo de la situación de los proyectos, siempre se podrá argüir que si hubiéramos "apretado" un poco en uno u otro lado, habríamos pagado un poco menos de comisión de compromiso. Sin embargo, desde el momento en que utilizamos el dinero, dejamos de pagar dicha comisión y comenzamos a abonar la tasa de interés. Reitero que si bien no dispongo aquí de las cifras pertinentes, con mucho gusto las haremos llegar cuando debamos responder al pedido de informes solicitado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y sus asesores y deja constancia de que hará conocer lo que aquí se ha conversado al principal interesado en esta cuestión.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 26 minutos)

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

INFORME A LA COMISIÓN DE

TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

DEL SENADO DE LA REPÚBLICA

ASUNTO: Resolución del Poder Ejecutivo por la que se descalifican los caminos de acceso norte de las poblaciones de Nuevo Berlín y San Javier, afectándose a la Jurisdicción de la Intendencia Municipal de Río Negro.

20 de Abril de 1994.

INFORME DE LA ASESORÍA LETRADA

INFORME DE LA ASESORÍA LETRADA

DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.

Ref.: Descalificación de caminos por Res. del Poder Ejecutivo

Diversos son los aspectos involucrados en el análisis efectuado por la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado con relación al tema de la referencia, según versión taquigráfica de la sesión de dicha Comisión, del día 23 de marzo de 1994.

Algunos de dichos aspectos exorbitan el ámbito de lo jurídico, por lo que no serán considerados por esta Asesoría. Así podría mencionarse a vía de ejemplo, la tacha de descortesía con que se califica la actitud del Sr. Ministro en el tema, la trascendencia de las villas que se vinculan con la Ruta Nº 24 a través de los caminos descalificados, o la imposibilidad para el Gobierno Deptal. de Río Negro, de afrontar los costos de mantenimiento de dichos caminos.

En lo que refiere al aspecto estrictamente jurídico, se sostiene lo siguiente:

a) Que el decreto Ley de Caminos de 1943 en que se funda la resolución de descalificación, es inconstitucional en cuanto delega materia municipal al Poder Ejecutivo.

b) Que siguiendo alguna doctrina, dicho decreto ley podría desaplicarse considerándolo derogado por Constituciones posteriores.

Corresponde a la suscrita informar al respecto:

a) Como bien lo expone el propio Asesor Letrado del Sr. Intendente Municipal de Río Negro, el Dr. Enrique Viana Reyes, la resolución de Poder Ejecutivo que descalifica determinados tramos de camino de su carácter nacional, es en un todo adecuada a lo establecido en el Decreto-Ley de caminos Nº 10382 de 13 de febrero de 1943.
En efecto: De acuerdo con lo informado en el expediente respectivo por la DNV, dichos tramos ya no cumplen con los requisitos exigidos por el Art. 5º, por haber quedado en desuso.
El Art. 7º otorga al Poder Ejecutivo la potestad de descalificar las partes no utilizadas de los caminos nacionales.
Los extremos mencionados fueron verificados desde el punto de vista jurídico, por la Asesoría Letrada de este Ministerio, en informe 4/94 de 4 de enero de 1994.

b) En cuanto al ajuste de citado Decreto-Ley a la Constitución de la República, la suscrita discrepa con el Sr. Asesor Letrado del Gobierno Departamental.
La Constitución de la República no delimita el dominio público departamental. En materia de caminos de la República, la norma que efectúa el deslinde de dicho dominio es de rango legal y es precisamente el Decreto-Ley de caminos.

Esta norma no contraviene ninguna disposición constitucional. Por otra parte, es conforme a la Constitución de la República, que sea la Ley Nacional la que efectúa la distribución de competencias entre los legislativos nacional y departamentales, cuando la propia Constitución no ha hecho la reserva respectiva. Ello es así de acuerdo con la primacía o prevalencia del primero, que surge inequívocamente de modo general, del contexto de la sección XVI, y, en particular, de disposiciones como el Inciso 3º del Art. 273, que comete a la Ley Nacional complementar la determinación de las atribuciones de las Juntas Departamentales.
Cabe indicar que el Asesor del Gobierno Departamental no menciona cuál sea la norma constitucional vulnerada por el Decreto-Ley de caminos y cita disposiciones del Código Civil que para nada refieren al dominio público departamental.
En cuanto que el Decreto-Ley Nº 10.382 contendría una delegación de competencia legislativa en favor del Poder Ejecutivo, prohibida por nuestro régimen constitucional, entendemos que no es así, por cuanto es la propia norma legal la que determina las características requeridas para integrar las diferentes categorías de caminos, dejando al Poder Ejecutivo, únicamente la ejecución o aplicación a cada caso concreto, de los criterios generales por ella fijados.

c) Por último quedaría por considerar cuáles serían las consecuencias de aceptar el temperamento del Dr. Viana Reyes en relación con la supuesta inconstitucionalidad, de la norma en cuestión.
Aún cuando el citado Asesor estuviera en lo correcto, y el Decreto-Ley de caminos fuera inconstitucional, procede señalar que la Administración debe actuar conforme a la regla de Derecho, integrándose este concepto, con los Decretos-Leyes como el Nº 10.382 que nos ocupa.
La propia Constitución de la República impone al Poder Ejecutivo, la ejecución de la Ley (Art. 168 numeral 4).
En este sentido, el obrar del Poder Ejecutivo fue ajustado a la regla de Derecho contenida en el Decreto-Ley, y por ende, inobjetable.
Por otra parte, la desaplicación de la ley inconstitucional sólo puede obtenerse en nuestro derecho, previa su declaración de inconstitucionalidad de acuerdo con el procedimiento ante la Suprema Corte de Justicia, previsto en la Constitución (Art.256 y ss.).
La doctrina según la cual las Constituciones posteriores derogan tácitamente las leyes anteriores que se les oponen, es claramente minoritaria en nuestro país.
También lo es la jurisprudencia en tal sentido, como lo expresa el propio Dr. Viana Reyes.
Pero aún cuando se compartiera esta posición minoritaria, no se advierte cuales serían las disposiciones del Decreto-Ley de caminos supuestamente derogadas por constituciones posteriores con las que resultarían incompatibles.

Saluda a Ud., muy atentamente. Dra. María Cristina Vázquez.

CONSIDERACIONES TÉCNICAS

ASPECTOS VINCULADOS AL MANTENIMIENTO DE CAMINOS.

Dada la interrelación existente entre las responsabilidades inherentes al M.T.O.P. y las de las Intendencias Municipales en lo que refiere a la red de caminos públicos de la República, ha sido una práctica constante y una tradición la complementación de los esfuerzos de una y otra parte en las tareas que tales responsabilidades demandan.

No escapa al conocimiento de las personas vinculadas a estas tareas que entre los problemas que experimenta el crecimiento de los sistemas de transporte por carretera de los países en desarrollo, el logro de un mantenimiento vial eficaz es a la vez el más importante y el de más difícil solución. El tema del mantenimiento ha adquirido en nuestros países cada vez mayor prominencia desde la terminación, a fines del decenio 1960 y principios del de 1970, de importantes ampliaciones de las redes troncales nacionales, y a medida que han envejecido los tramos construidos anteriormente. La actual construcción de muchos caminos secundarios y rurales aumenta la carga de trabajo de mantenimiento.

La realización de estas tareas de mantenimiento en ámbitos de restricciones presupuestales ha aportado mayor complejidad al tema y de ello no escapa la generalidad de los países en desarrollo. En nuestro país, en particular, la singular situación de una red de caminos especialmente densa aporta una variable más a la resolución del problema.

En efecto, el Uruguay dispone de una de las redes más densas de América Latina con una densidad de 208 km pavimentados por cada 1000 km^2 de superficie. (En el Anexo 2 a este informe se abunda sobre este hecho).

La construcción y el mantenimiento de carreteras constituyen un ciclo integrado en el tiempo que debe adaptarse a las condiciones de un determinado camino, a su estado físico y al aumento del tráfico.

Los caminos de tierra necesitan mantenimiento de rutina – es decir, operaciones repetidas una o más veces cada año – , como limpieza de cunetas, bacheo, perfilados y control de la vegetación. Cuando el tráfico llega a ser de 15 a 40 vehículos diarios, por lo general conviene mejorar el camino a estándar de materiar granular (tosca). También estos caminos necesitan mantenimiento de rutina en forma regular, y además requieren mantenimiento períodico – es decir, operaciones repetidas cada cinco a diez años en forma de renovación de la capa de material granular (ésto es lo que se denomina Mantenimiento Extraordinario en el Programa de Mantenimiento de la Red Vial Departamental). La construcción de carreteras pavimentadas generalmente se justifica para volúmenes de 200 a 500 vehículos diarios. El mantenimiento de rutina de éstas incluye también la reparación de fisuras y una especial atención a la conservación de las banquinas, obras de drenaje y de señalización, mientras que el mantenimiento períodico consiste en tratamiento superficiales livianos o sellados asfálticos.

Cuando las operaciones son razonablemente eficientes, las sumas necesarias para el mantenimiento de una red viasl no son muy elevadas. El 2 % o algo menos dle capital invertido en caminos es suficiente por lo generl para cubrir durante un año las necesidades de las operaciones de rutina periódicas, así como el mantenimiento y la renovación del equipo

necesario. Esa suma rara vez representa más de un pequeña fracción de los igresos públicos anuales provenientes de los usuarios de las carreteras (impuestos a los combustibles, empadronamiento y patente, impuesto a los ejes, impuesto a los vehículos con motor a gas - oil, peajes) y, siempre que se emplee eficientemente, casi en seguida se recupera con creces.

Pero los fondos deben proporcionarse de manera regular y el momento oportuno, incluso en los casos en que haya fluctuaciones presupuestarias pronunciadas. De lso contrario, los costos para el país - primero en forma de costos mayores de operación (con un considerable componente en divias) para los usuarios de la carreter, y poco después en frorma de exigencias al fisco para fines de rehabilitación y reconstrucción - serán mucho mayores.

En todos los países en desarrollo es una constante el hecho que los mecanismos automáticos establecidos para encauzar recursos suficientes hacia el mantenimiento vial, como los fondos asignados a la Vialidades Nacionales, generalmente no han resultado eficaces; al surgir dificultades presupuestarias, los recursos se han desviado de alguna manera hacia otros administrativa, la planificación, y un reconocimiento más amplio de la importancia económica del mantenimiento vial.

Tan importante resulta el hecho de una correcta asignación de los recursos en tiempo y forma a los fines de la conservación vial que los recientes estudios realizados por la CEPAL concluyen que "hoy, en los primeros años de la década de 1990, las grandes redes de caminos de América Latina y el Caribe, construídas como fundamento supuestamente sólido para el desarrollo económico y social de la región, muestran preocupantes signos de descuido y abuso, por lo que en unos pocos años más, probablemente estarán en un estado tan deplorable, que repercutirá fuertemente en las economías de la región. Gigantescas inversiones, efectuadas para el largo plazo, llegan al fin de su vida útil después de relativamente pocos años de uso, debido a que no existe una conservación adecuada" (CAMINOS: Un nuevo enfoque para la gestión y conservación de Redes Viales - Andrés Schliessler y Alberto Bull - CEPAL - 1992).

También se afirma por parte del organismo citado que: "Se estima que la mala gestión de las redes viales de América Latina y el Caribe causa un aumento innecesario de los costos de operación de vehículos, que equivale entre el 0,5 y el 1 % del Producto Geográfico Bruto. Además, ocasiona una pérdida anual del patrimonio vial que se estima en unos 3.000 millones de dólares."

Los estudios realizados por el Banco Mundial arrojan para nuestra región que por cada dólar no asignado al mantenimiento de los caminos en el momento oportuno, se gastan entre tres y cinco en el momento en que se atiende la vía en cuestión.

CONCLUSIONES Y CONSECUENCIAS

De las consideraciones anteriores se puede inferir claramente que la gestión de la Red

Vial Nacional adolece de serias dificultades en mérito al marco sostenido de restricción presupuestaria en el que ha tenido que desempeñarse la agencia del Gobierno especializada, la Dirección Nacional de Vialidad, teniendo ésto como corolarios más importantes el efecto de perdida progresiva de la inversión efectuada y un incremento de los costos de transporte con el consiguiente perjuicio para la economía nacional.

No obstante lo anterior, las políticas establecidas por esta Administración han logrado atenuar las consecuencias indicadas anteriormente y los resultados pueden resumirse en la Tabla 1 y Figura 1. En ellas se puede apreciar claramente:

1º) Ha habido una importante recuperación de tramos de la red en condición SUPERIOR Y MEDIA.

2º) Ha habido una disminución de la red en condición INFERIOR.

3º) Respecto a la Calidad de Circulación en la Red Vial Nacional, a la vez que ha aumentado el porcentaje de red con calidad BUENA de circulación, ha aumentado el porcentaje de red con calidad MALA de circulación.

Esta última consideración significa que, si bien ha existido un mejoramiento de la calidad de los pavimentos, el aumento en el porcentaje de condición de circulación MALA indica que existe un importante deterioro de tramos de la red.

Por lo tanto, se puede concluir categóricamente que, no obstante se ha procedido a encarar con la mayor eficiencia y eficacia posible la reinversión y el mantenimiento de la Red Vial Nacional, la capacidad de inversión de la DNV no responde a las verdaderas necesidades de la mencionada red, por lo cual, de no hallarse medidas paliativas, con el transcurso del tiempo se mantendrán y acentuarán los perjudiciales efectos mencionados en abundancia anteriormente.

Estos hechos han llevado al MTOP a analizar nuevas alternativas de gestión de la Red Vial Nacional, a la luz de la experiencia internacional y de las posibilidades que la Ley le brinda al Estado. Ejemplo de ello es la construcción, mantenimiento y operación de la Doble Vía Montevideo–Punta del Este mediante el instituto de la Concesión de Obra Pública.

TRANSPORTE POR CARRETERA

Evolución de la Red Vial
Longitud (Km) por Clase de Pavimento.
1985 - 1992

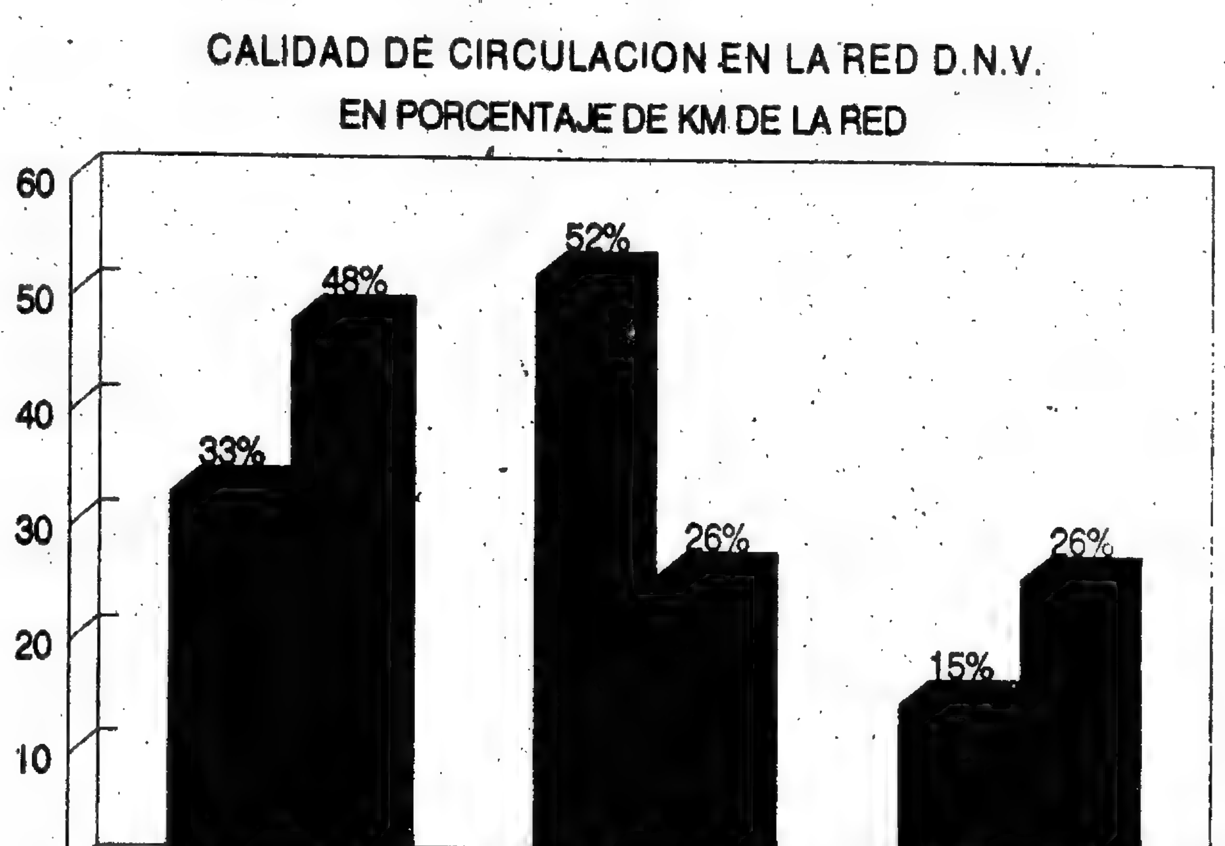
CLASE DE PAVIMENTO

Año	Superior	Medio	Inferior	Total
1985	1.618	4.665	3.429	9.712
1986	2.073	4.722	2.866	9.661
1987	2.070	4.773	2.866	9.709
1988	2.246	4.862	2.605	9.713
1989	2.246	4.906	2.361	9.513
1990	2.209	4.869	2.432	9.510
1991	2.220	4.943	2.248	9.411
1992	2.302	5.135	2.072	9.509

% DE LA RED TOTAL

Año	Superior	Medio	Inferior	Total (km)
1985	16.7	48.0	35.3	9.712
1986	21.5	48.9	29.7	9.661
1987	21.3	49.2	29.5	9.709
1988	23.1	50.1	26.8	9.713
1989	23.6	51.6	24.8	9.513
1990	23.2	51.2	25.6	9.510
1991	23.6	52.5	23.9	9.411
1992	24.2	54.0	21.8	9.509

FUENTE: DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD


CALIDAD DE CIRCULACION EN LA RED D.N.V.
EN PORCENTAJE DE KM DE LA RED
PORCENTAJE DE LA RED
60
50
40
30
20
10
0
33%
48%
52%
26%
15%
26%
BUENA
REGULAR
MALA
CALIDAD
1989
ACTUAL

APOYO DEL MTOP A LOS GOBIERNOS MUNICIPALES

No puede escapar a la consideración, la larga y permanente vinculación que el MTOP ha tenido con los Gobiernos Municipales. Esta Administración ha dedicado una buena parte de sus esfuerzos a mantener y acentuar esa vinculación, atendiendo a uno de los postulados centrales de la acción de Gobierno como lo ha sido la Descentralización.

En este sentido, resulta importante destacar que los caminos de acción emprendidos han pasado no sólo por la mera transferencia de recursos del Gobierno Central a las Intendencias Municiplaes, sino que por un dedicado esfuerzo de transferencia de tecnología, capacitación y búsqueda de nuevos cauces de complementación.

Es así que con la participación del MTOP se han generado proyectos de gran envergadura que apuntan a estos objetivos. Como ejemplos cabe mencionar el Proyecto de Transporte I que financia el Programa de Mantenimiento de la Red Vial Departamental. Este Programa, originalmente creado para efectuarse durante 5 años, atendiendo 10.000 km de caminos municipales con una inversión cercana a los 10 millones de dólares anuales y para transferir tecnología a las municipalidades en el campo del mantenimiento vial ha significado, entre otros, la asignación de recursos cada vez más importantes, habiéndose llegado para 1994 a más de 12 millones de dólares, la seguridad de continuar más alla del fin de los 5 años iniciales y la ampliación de la red.

Pero pasar de estos 10 millones de dólares anuales a 12 no ha sido fácil. Se ha logrado ésto incrementando las asignaciones por km de mantenimiento efectuado (en cinco años más del 20 % para el mantenimiento ordinario y más del 15 % para el mantenimiento extraordinario), pero también aumentando la red de 10.000 a 11.000 km y destinando 1.350.000 dólares para obras de arte en 1994.

¿Cómo se ha logrado ésto?

Mediante una optimización en el uso de los recursos, logrando una mayor eficiencia en las tareas de mantenimiento, seleccionando mejor los materiales, haciendo mejores controles de calidad, capacitando al personal. La DNV ha creado una División para atender este Programa. Esta División cuenta con un staff de ingenieros civiles y ayudantes y dispone de vehículos en forma permanente para los traslados a las obras. Los ingenieros asignados se dedican en forma exclusiva a esta tarea, están 1 día por semana en Montevideo para realizar las tareas administrativas y procesar la información; el resto de la semana están en las obras. Hubiera sido más fácil para la DNV encargarle este trabajo a los ingenieros regionales. Se optó por una solución más cara pero que aseguraba el éxito y pensamos que así ha sido. Los resultados están a la vista.

Y no sólo se logró hacer el trabajo en forma más eficiente, sino que también se logró revertir la visión que los organismos internacionales tenían acerca de la responsabilidad de las Intendencias Municipales para realizar estas tareas. Durante el pasado año dos misiones del Banco Mundial recorrieron los caminos en el interior. Ahí se fue a ver las obras; las que

andaban muy bien y las que tenían problemas. Se efectuaron reuniones con los Sres. Intendentes, sus técnicos y los técnicos de la DNV. La conclusión fue que cuando viajaron a Washington el Sr. Presidente del Congreso de Intenuentes y el Ministro de Transporte y Obras Públicas, el Banco dijera que estaba dispuesto a seguir atendiendo financieramente los proyecto de caminería departamental y que ya habían discutido este tema con el BID, en donde se tenía la misma opinión acerca de cómo se aplicaban los recursos. En 1990 no pensaba así el Banco Mundial y se nos decía que esta era la ultima vez que financiaban proyectos de vialidad rural para la Intendencias Municipales.

Pero la transferencia tecnológica no queda en lo ya hecho. Estamos analizando la adjudicación del contrato para que una firma especializada realice un extenso programa de asistencia técnica que apunte a dotar definitivamente a las Intendencias Municipales de las herramientas que la técnica vial hoy nos brinda para optimizar el uso de los recursos. Ésto significará realizar inventarios de canteras en todos los departamentos del interior, crear sistemas de costos de las obras de caminería, presupuestación de las mismas, establecer laboratorios para control de calidad de materiales y de las obras, capacitar al personal para ésto. Ya hemos adquirido 18 laboratorios de suelos y bases granulares para las Intendencias del interior y estamos por adjudicar la adquisición de computadoras, programas y capacitación para equipar las direcciones de obra con los implementos necesarios para aplicar las nuevas técnicas. Para controlar todo eso, también se ha destinado en exclusiva un grupo de coordinación.

Obvio es que no sólo con conocer las técnicas se puede trabajar más barato, si no se tienen los equipos adecuados. Es así que, menos de 5 años después de la adquisición de una cantidad trascendente de maquinaria para las Intendencia Municipales, la operación de leasing de 1989, se adquirió una nueva dotación de equipos entre 1992 y 1993 y se entregaron a las comunas del interior sin costo alguno para las mismas. Esta inversión significó un monto del orden de los 15 millones de dólares. Al día de hoy el equipamiento vial de las Intendencias Municipales es de primera categoría.

Ésto significa que la capacidad de mantenimiento de los Gobiernos Municipales ha aumentado considerablemente.

No menos importante resulta el Programa de Obras Municipales IIm gestado entre las Intendencias Municipales y el MTOP. El objetivo principal del POM II es de una profunda vocación municipal. No es un préstamo para hacer obras. Sí las tiene. Pero es un proyecto para elevar a un nivel de excelencia la capacidad de gestión de las comunas. Fue planteado al BID como el paso previo a que las Intendencias Municipales puedan ser Prestatarios de Préstamos, ésto es, que no dependan del Gobierno Central para estudiar dónde hacer una obra, cómo hacerla o cómo contratarla.

Y ésto es descentralizar. No tener que mandar a Montevideo un simple Pliego de Condiciones para licitar una obra de cordón-cuneta para que el Gobierno Central lo revise y después los mande al Banco de turno para que lo revisen nuevamente y así en una maraña burocrática interminable. También es descentralizar, porque no serán los técnicos de Montevideo, que a veces no conocen como se vive en el interior, como se piensa o qué se necesita, los que decidirán. No será necesario contratar en Montevideo los servicios profesionales. Se podrá destinar esos recursos a los profesionales locales, generando así una cadena de beneficios mucho más amplia de lo que se pueda pensar a priori.

En las Tablas 2 y 3 siguientes se presentan resumidas las informaciones referentes a las adquisiciones de maquinarias de 1989 y 1991 respectivamente.

TABLA2

ADQUISICION DE EQUIPOS PARA LAS INTENDENCIAS Y EL M.T.O.P. (LEASING 1989)

DESTINO	[illegible]	[illegible]	3	4	[illegible]	6	7	8	9			10	11	12	13	TOTAL REPARTIDO U$S
ARTIGAS	5	2	2	1	2										3	748.084
CANELONES	10	4	4	2	4										6	1.496.168
CERRO LARGO	5	2	2	1	2										3	748.084
COLONIA	5	2	2	1	2										3	748.084
DURAZNO	5	2	2	1	2										3	748.084
FLORES	5	2	2	1	2										3	748.084
FLORIDA	3	1	1	1	2										2	469.018
LAVALLEJA	5	2	2	1	2										3	748.084
MALDONADO	5	2	2	1	2										3	748.084
MONTEVIDEO	2	1	2	2	4	2									7	826.147
PAYSANDU	5	2	2	1	2										3	748.084
RIO NEGRO	3	1	1	1	2										2	469.018
RIVERA	3	1	1	1	2										2	469.018
ROCHA	3	1	1	1	2										2	469.018
SALTO	5	2	2	1	2										3	748.084
SAN JOSE	5	2	2	1	2										3	748.084
SORIANO	5	2	2	1	2										3	748.084
TACUAREMBO	3	1	1	1	2										2	469.018
TREINTA Y TRES	3	1	1	1	2										2	469.018
TOTAL INTENDENCIA	85	33	34	21	42	2	0	0	0	0	0	0	6	0	58	13.365.347
M.T.O.P.	6	0	9	18	15	15	1	1	25	25	10	3	27	42	40	5.141.982
TOTALES	91	33	43	39	57	17	1	1	25	25	10	3	33	42	98	18.507.329

A LAS CANTIDADES TOTALES HAY QUE AGREGARLE UN 10% POR CONCEPTO DE REPUESTOS

1 Motoniveladora
2 Bulldozers
3 Cargador Frontal
4 Cargador con Retroexcadora
5 Compactador Autopropulsado
6 Compactador
7 Terminadora Asfáltica
8 Planta Asfáltica
9 Tractor Agrícola
Pastera
Procera
10 Camion Tractor
11 Camionetas Pick - up
12 Camionetas Doble Cabina
13 Camion con volcadora

50

25

TABLA 3

ADQUISICION DE EQUIPOS PARA LAS INTENDENCIAS Y EL M.T.O.P.

DESTINO	59/91	60/91	62/91	63/91	65/91	66/91	68/91	69/91	70/91	71/91	72/91	73/91	75/91		76/91	*	TOTAL REPARTIDO U$S
ARTIGAS	1		1		7		1						1		2	2	647.582
CANELONES	2	1	4		7		3	1	1		1	1	2		4	3	1.442.821
CERRO LARGO	1				10		3		1	3						2	929.603
COLONIA	2						4		1	2			2			2	697.803
DURAZNO	2		4		2											2	662.99
FLORES		1				1				1	1				2	1	315.03
FLORIDA	2				6		1		1	1	1		1			2	722.497
LAVALLEJA			3		8	1							2			2	768.9
MALDONADO		1		2			2						6			2	565.739
PAYSANDU	3				4		2			2	1		2			2	780.734
RIO NEGRO	1				5		1			2			2			1	545.129
RIVERA	1		1		9											1	508.951
ROCHA	1				3		4		1				2		3	1	565.886
SALTO			3		11		2	1			1				2	2	953.748
SAN JOSE							1									2	228.728
SORIANO			2		7		2		1				1			1	642.934
TACUAREMBO	3		1		3		2			1			3			1	657.427
TREINTA Y TRES			2		4								1	2		1	436.617
TOTAL INTENDENCIAS	19	3	21	2	86	2	28	2	6	12	5	1	25	2	13	30	12.073.119
M.T.O.P.	18	5	35		67	1	18		10		3	3	27	7	28	3	9.460.082
TOTALES	37	8	56	2	153	3	46	2	16	12	8	4	52	9	41	33	21.533.201

59/91 Cargador Frontal
60/91 Retroexcavadora sobre Orugas
62/91 Motoniveladora para Construcción
63/91 Compactador Vibratorio
65/91 Camion con Volcadora
66/91 Compresor con Accesorios

68/91 Cargador con Retroexcavadora
69/91 Aplanadora Tandem
70/91 Regador de Asfalto
71/91 Motoniveladora para Mantenimiento
72/91 Camion Tractor

73/91 Pavimentadora sobre Orugas
75/91 a) Compactador Vibratorio
b) Cilindros Pata de Cabra
76/91 Camion 3 Ton.
* Bulldozers

LA DESAFECTACIÓN DE CAMINOS

El mantenimiento de los caminos de todo el territorio es una esfuerzo canalizado básicamente a través del Gobierno Nacional y de las Intendencias Municipales. El justo equilibrio de las asignaciones de recursos para esta tarea no resulta fácil como hemos analizado cuando se debe hacer en un marco de escasez de los mismos. Ésto es válido en todo el mundo. No sólo en los países en desarrollo.

Nuestro país tiene una red de caminos densa. Se ha invertido per cápita más que en otros países con mayores recursos.

Los desafíos de la integración han introducido una nueva variable a la solución del problema. Tenemos una red de puentes muy importante. Hay que sustituir 150 puentes. Los acuerdos internacionales en materia de cargas y dimensiones así lo imponen. Peró, además, muchos puentes son muy viejos. Fueron construidos cuando no existían los vehículos que hoy circulan.

Algo similar ocurre con las rutas. Los pavimentos han sido diseñados para otros ejes. Si no los adecuamos, en un brevísimo lapso nos quedamos sin carreteras. El esfuerzo es permanente, se ha invertido mucho, se tienen obras a punto de comenzar, otras licitadas, otras para licitar con los proyectos prontos. Se tiene muy avanzada una operación de préstamo con el BID para financiar la adecuación de los Corredores de Integración. No la pudimos concretar porque no tenemos posibilidades de invertir más este año.

La red bajo la jurisdicción del MTOP es de múltiples caracterísitcas. Hay caminos de excelente categoría, diseño moderno, pavimentos superiores y puentes apropiados; caminos de categoría media, con diseños viejos, pavimentos regulares o malos y puentes angostos o con restricciones de carga y hay caminos de baja densidad de tránsito.

Las tareas que demandan unos y otros son de las más diversas. Ello implica que las obras y tareas de mantenimiento se atiendan mediante diversas modalidades: contratos con la empresa privada u obras por parte de las DNV.

Los trabajos que realiza la DNV son de la más variada índole. Es muy difícil lograr atender toda la red con los recursos técnicos y humanos de que se dispone, ya que la variedad de problemas es muy grande.

La especialización aparece como uno de los caminos más seguros. Si las Intendencias Municipales no tuvieran dificultades financieras, es evidente que la categorizaicón de caminos surgiría con total claridad: la DNV atendería los caminos de alta densidad y las Intendencias los de baja densidad de tránsito.

Como ello no es así, a través del tiempo se ha buscado atender muchos tramos por parte de la DNV en la medida que los recursos de las ZONAS y del presupuesto así lo habilitaban. En algún caso se ha ido más allá y se han construido caminos mediante aportes del Gobierno Central que luego pasan a la órbita municipal. Así fue con el Programa de

Interconexión Vial.

El MTOP entiende que la capacidad de ejecución de mantenimiento vial de las Intendencias es hoy francamente superior a la que disponía algunos anos atrás. Ya vimos que se hizo un importante esfuerzo en ese sentido con la adquisición de maquinaria.

Por lo tanto, se entiende adecuado el lograr una redistribución de las responsabilidades, de modo de optimizar la asignación de recursos.

En el Anexo 3 del repartido hemos indicado las descalificaciones de caminos efectuadas durante los últimos 10 años. En ellas se puede ver que se han descalificado caminos en forma permanente y en casi todos los departamentos del país. También se puede ver que las mayor cantidad de descalificaciones es posterior a la transferencia de maquinaria a la Intendencias Municipales. Es claro que cuando se ha descalificado un camino también se había dotado a esa comuna de la maquinaria nueva para poder atender una mayor red. Esa maquinaria no tuvo costo para las Intendencias Municipales. En cambio, el MTOP hizo uso de sus recursos para adquirirlas y para adquirir las que adquirió para sí.

Ésto significa que se disminuyó la capacidad de ejecución de obras para destinar esos fondos a la adquisición de maquinaria.

Además, a la vez que se reequipó a la DNV, se dieron de baja máquinas que fueron ofrecidas a las Intendencias Municipales sin cargo alguno. Esto demuestra que no se ha actuado en forma irresponsable.

Los tramos que se desafectan son tramos que revisten características diferentes a los que sí se mantienen en la Red Vial Nacional.

Durante los últimos cinco años, además, las Intendencia Municipales y el Ministerio han contado con una herramienta financiera muy importante que es el mencionado Programa de Mantenimiento financiado por el Banco Mundial. Año a año se realiza la revisión del plan y las Intendencias pueden, y así lo han hecho, incorporar nuevos caminos al mismo puesto que poco a poco se ha logrado ampliar la red que se atiende, como ya hemos visto.

Por lo tanto, entendemos que no hemos dejado desprotegidas a las comunas en este sentido y, reiteramos, qeu se ha actuado con total responsabilidad.

CRITERIOS PARA LA DESCALIFICACIÓN

Los criterios manejados para la descalificación de caminos son los siguientes:

1º) Optimización en el uso de los recursos.

2º) Racionalización de las tareas de mantenimiento en todo el país.

La optimización en el uso de los recursos significa que se asignen los recursos en la forma más eficiente, de modo de lograr con la misma dotación el mejor estado de la red vial. Ésto significa que ante la necesidad de readecuar las tareas a cargo de una Zona de Vialidad por escasez de recursos y mayores posibilidades por parte de las comunas municipales de esa Zona, se descalifiquen caminos en forma tal que se afecte en la menor medida los intereses locales.

La racionalización de las tareas de mantenimiento significa que se puedan asignar las responsabilidades institucionales de modo tal de lograr un justo equilibrio en la asignación de recursos. De este modo, se puede lograr que una Zona de Vialidad pueda realizar sus tareas en forma metódica, al contrario de lo que sucede si debe concentrar sus esfuerzos en una pequeña región por no disponer de los recursos suficientes para abarcar toda su área de responsabilidad. Al disponer las Intendencias Municipales de nueva maquinaria, pueden abarcar un mayor campo de acción y de esa forma se está logrando la referida racionalización.

En el Anexo 4 se pueden ver los caminos desafectados entre 1993 y 1994.

GESTIÓN DEL MTOP EN EL DEPARTAMENTO DE RÍO NEGRO

A continuación analizaremos el marco de gestión del MTOP en el Departamento de Río Negro en cuanto a sus principales campos de acción.

Al respecto, se analizarán los emprendimientos de la Dirección Nacional de Vialidad, de la Dirección Nacional de Hidrografía, el Programa de Mantenimiento de la Red Vial Departamental y los Programas de Obras Municipales.

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

Se presentan en las Tablas 4, 5, 6 y 7 las informaciones de obras ejecutadas, en ejecución y previstas por la DNV. Del mismo modo, se presenta en las figuras siguientes las ubicaciones de dichas obras dentro del departamento de Río Negro.

En primer término se presentan las obras realizadas por contrato en Río Negro durante los 10 últimos años. Se puede apreciar claramente que la DNV ha contratado obras por más de 16 millones de dólares a través de estos últimos 10 años, más del 80 % de los cuales durante esta Administración.

A continuación en la Tabla 5, se muestran las obras de Mantenimiento encaradas por la DNV durante el pasado año de 1993 en el departamento de Río Negro.

En la Tabla 6 se dan las características de las Obras de Ejecución Rápida desarrolladas durante 1993 en el departamento de Río Negro y la incidencia del costo de las mismas en total de todo el país.

La Tabla 7 ilustra acerca de las obras de Seguridad Vial llevadas a cabo en las rutas nacionales del departamento de Río Negro en los últimos 10 años.

Las Tablas 8, 9, 10 y 11 muestran las principlaes características de la Red vial Nacional descriminadas por departamento.

De ahí se concluye que Río Negro tiene en su territorio un 5,2 % de la red vial nacional, cifra similar a la de la relación territorial.

En tanto la densidad territorial de la red es similar a la densidad nacional, no ocurre lo mismo en cuanto a la relación red/población, donde se verifica más de un 300 % por encima de la media nacional.

En las figuras siguientes, se muestra la ubicación de la obras en Río Negro.

Podemos concluir que la asignación de recursos para reinversión y mantenimiento de la red vial en el departamento de Río Negro ha sido elevada, mostrando cifras muy importa

OBRAS REALIZADAS EN EL DEPARTAMENTO DE RIO NEGRO DESDE 1985 A 1989

No. LIC.	RUTA	DENOMINACION DE LA OBRA	ADJUDIC	MONTO TOTAL (USD BASICOS)	FECHA DE INICIACION	SITUACION ACTUAL
59/84	2	"Accesos Pte. Rio Negro – Accesos Pte. Gral. San Martín"	28/07/86	2494213	29/08/86	TERMINADA
59/84	2	Ampliación (Recargo de Base y Recapado con C.A.)	30/12/87	751497	20/1/88	TERMINADA
		TOTAL EJECUTADO 1985 - 1989		3245710		

OBRAS REALIZADAS EN EL DEPARTAMENTO DE RIO NEGRO DESDE 1989 A LA FECHA

No. LIC.	RUTA	DENOMINACION DE LA OBRA	ADJUDIC	MONTO TOTAL (USD BASICOS)	FECHA DE INICIACION	SITUACION ACTUAL
69/86	3	Ampliación "Las Flores – Don Esteban"	27/02/91	1364135	15/09/90	EN EJECUCION
26/92	3	Ao. Grande – Ao. Don Esteban	10/09/92	4339806	27/01/93	TERMINADA
69/86	3	Ampliación "Don Esteban – Young"	30/12/93	6400577	3/94	EN EJECUCION
13/91	3	Puente y Acc. Ao. Gutierrez	7/10/91	1066334	28/11/91	TERMINADA
		TOTAL EJECUTADO 1989 - A LA FECHA		13170852		

Fuente: D.N.V.
Secretaría Técnica

TABLA 5

MANTENIMIENTO DE RUTAS NACIONALES
OBRAS EXTRAORDINARIAS AÑO 1993.

Ruta 20: **Aº Sánchez a Ruta 3**
Longitud: 38 km.

Recargo de tosca (36.100 m^3),
Limpieza de faja y cunetas,
Limpieza de alcantarillas,
Colocación de postes kilométricos y postes de protección de alcantarillas.

Acceso Norte a San Javier
Longitud: 19 km.

Recargo de tosca (17.100 m^3),
Limpieza de faja y cunetas,
Limpieza de alcantarillas,
Colocación de postes de protección.

Ruta 2: **Accesos Puente Internacional Gral. San Martín, Puente-Puerto**
Longitud: 15 km.

Tratamiento bituminoso de sellado con arena.

Ruta 20: **Empalme Ruta 24 - Aº Sánchez**
Longitud: 23 km.

Recargo de tosca.

Postergado

Ruta 20: **Empalme Ruta 3 - Pueblo Greceo**
Longitud: 40 km.

Recargo de tosca.

Previsto

Ruta 4: **Represa Baygorria - Empalme Ruta 20**
Longitud: 20 km.

Recargo de tosca.

Previsto

Ruta 55: **Ruta 3 – Represa Palmar**
Longitud: 17 km.

Recargo de tosca,
imprimación reforzada con sellado de arena.

Previsto

Ruta 4: Empalme Ruta 20 – Andrés Perez
Longitud: 22 km

Recargo de tosca
19.000 m^3 grava

TABLA 6

PLAN DE OBRAS DE RÁPIDA EJECUCIÓN DE LA D.N.V. AÑO 1993.

Ruta 24:	Empalme Ruta 20 a Tres Bocas Longitud: 32 km Recargo y Tratamiento Bituminoso Doble con Sellado. **Monto del Contrato:** **USD 1.709.136** Monto total del Plan de Obras de Rápida Ejecución de la D.N.V. para 1993: USD 37.388.738 **Asignación para Río Negro:** **4,6 %.** Al monto del contrato se le deben agregar: Leyes Sociales: 14,5% I.V.A. : 22,0% Imprevistos : 10,0% Total : 46,5% **Costo total de la obra:** **USD 2.503.884**

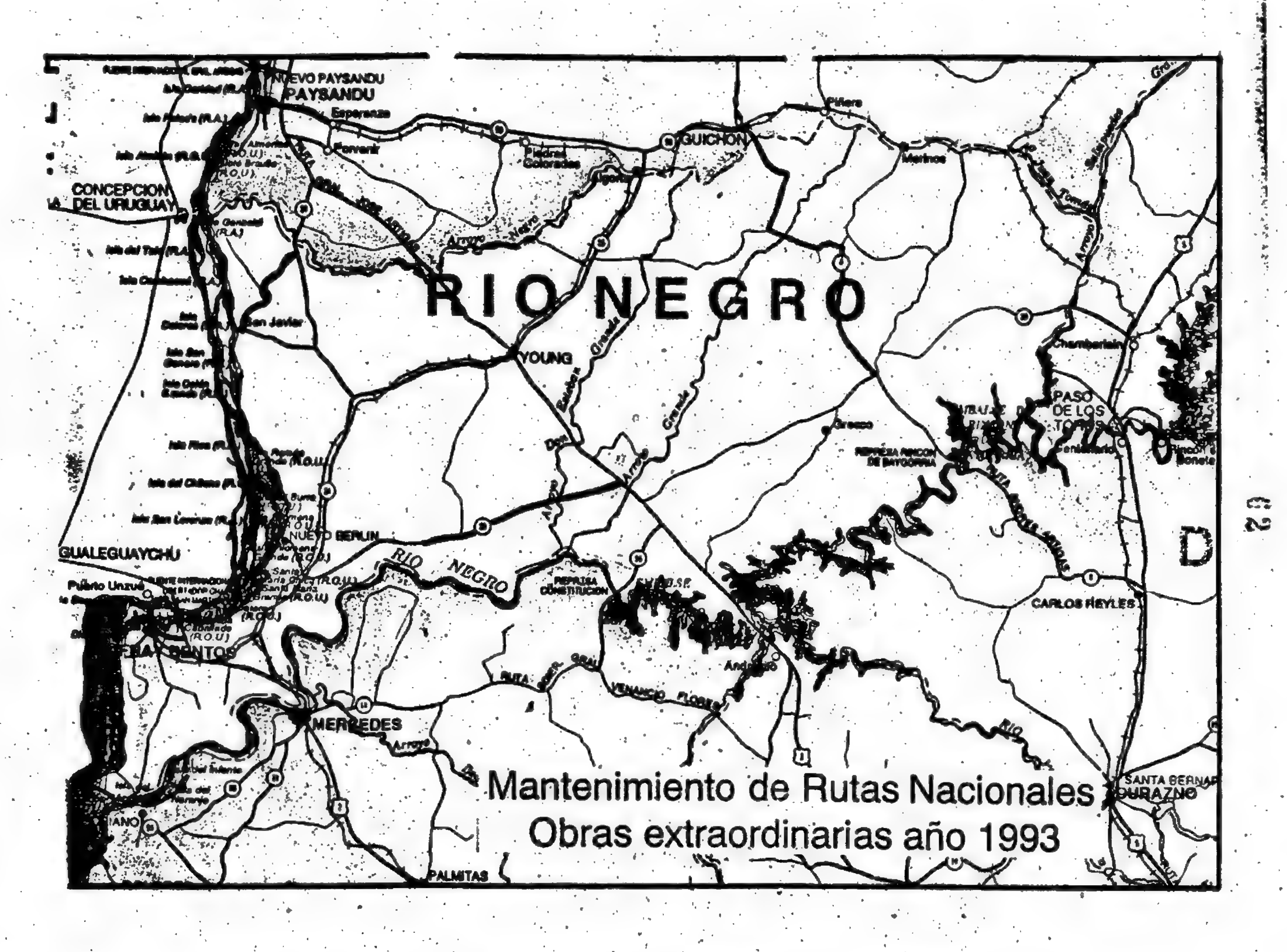
TABLA 7

OBRAS DE SEGURIDAD VIAL

DIVISIÓN TRÁNSITO DE LA D.N.V.

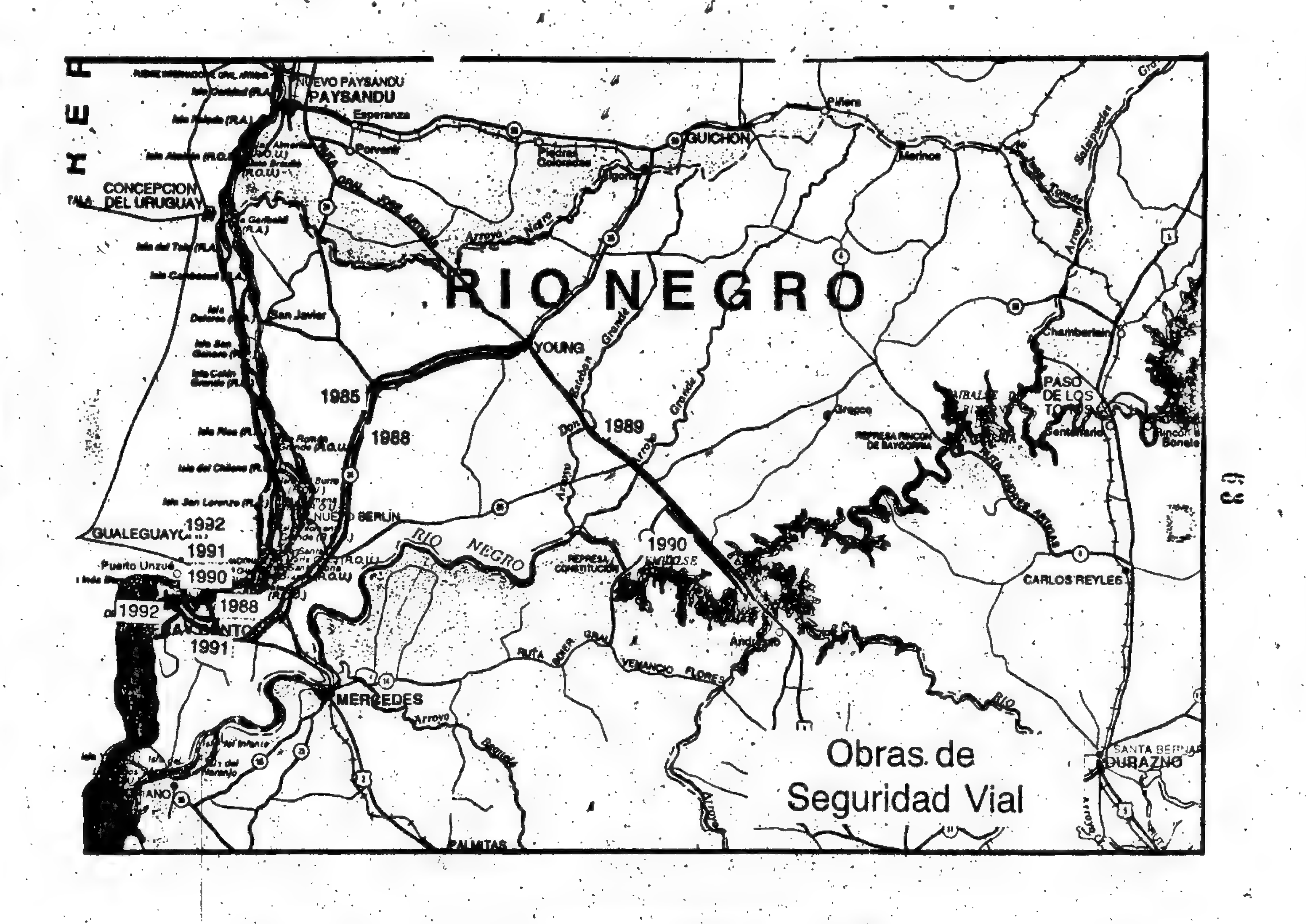
AÑO	OBRA
1985	**Ruta 24: de Ruta 2 a Ruta 3:** Demarcación de pavimento con pintura en frío.
1988	**Ruta 24: de Ruta 2 a Ruta 3:** Señalización vertical. **Ruta 2: Acceso Sur a Fray Bentos – Puente Gral. San Martín:** Señalización vertical y demarcación horizontal en frío.
1989	**Ruta 3: Río Negro – Young:** Señalización vertical.
1990	**Ruta 3: 255k500 – 271k000:** Demarcación horizontal (en caliente) **Ruta 3: 271k800 – 278k100:** Demarcación horizontal (en frío) **Accesos a Puente Gral. San Martín:** Demarcación horizontal y señalización vertical
1991	**Paso de Frontera:Fray Bentos – Puerto Unzué:** Relevamiento y Trabajos de señalización horizontal y vertical **Ruta 2: 299k000 – 307k500:** Señalización horizontal y vertical **Ruta 2: 306k000 – Puerto:** Señalización horizontal y vertical
1992	**Accesos a Puente Gral. San Martín:** Demarcación horizontal **Ramal Ruta 2 – Ciudad de Fray Bentos (Balneario Las Cañas):** Señalización vertical

NUEVO PAYSANDU
PAYSANDU
Esperanza
Porvenir
GUICHON
Piñera
Merinos
Piedras Coloradas
CONCEPCION DEL URUGUAY
RIO NEGRO
1991
YOUNG
1993
1992
1991
San Javier
Greco
REPRESA RINCON DE BAYGORRIA
PASO DE LOS TOROS
Chamberlain
Centenario
Rincón del Bonete
D
NUEVO BERLIN
GUALEGUAYCHU
Puerto Unzué
RIO NEGRO
REPRESA CONSTITUCION
1987
1986
MERCEDES
Andresito
CARLOS REYLES
SANTA BERNA
DURAZNO
PALMITAS
Obras por contrato
1986 – 1994



RIO NEGRO
NUEVO PAYSANDU
PAYSANDU
Esperanza
Porvenir
GUICHON
Piedras Coloradas
Merinos
CONCEPCION DEL URUGUAY
San Javier
YOUNG
Chamberlain
PASO DE LOS TOROS
Greco
REPRESA RINCON DE BAYGORRIA
NUEVO BERLIN
GUALEGUAYCHU
Pueblo Unzué
RIO NEGRO
REPRESA CONSTITUCION
CARLOS REYLES
MERCEDES
Andresito
VENANCIO FLORES
RUTA
PALMITAS
SANTA BERNARDINA
DURAZNO
D
Mantenimiento de Rutas Nacionales
Obras extraordinarias año 1993

25



NUEVO PAYSANDU
PAYSANDU
Esperanza
Porvenir
CONCEPCION DEL URUGUAY
Piedras Coloradas
GUICHON
Piñera
Merinos
RIO NEGRO
San Javier
YOUNG
1985
1988
1989
Chamberlain
PASO DE LOS TOROS
Rincón de Bonete
Centenario
Greco
REPRESA RINCON DE BAYGORRIA
NUEVO BERLIN
GUALEGUAYCHU
1992
1991
1990
Puerto Unzué
1988
1992
1991
RIO NEGRO
REPRESA CONSTITUCION
1990
CARLOS REYLES
Andresito
MERCEDES
VENANCIO FLORES
PALMITAS
SANTA BERNARDINA
DURAZNO
Obras de Seguridad Vial

C 4

TABLA 8

KM DE RUTAS NACIONALES POR TIPO

	DEPARTAMENTO	PAV. SUP	T. BIT.	TOSCA	SUELO	TOTAL
1	CANELONES	376.20	610.70	112.40		1 099.30
2	COLONIA	141.80	531.70	64.40		737.90
3	ROCHA	171.20	282.50	269.70		723.40
4	FLORIDA	104.90	435.70	179.80		720.40
5	TACUAREMBO	26.70	484.80	60.45	41.60	613.55
6	CERRO LARGO	4.20	479.40	3.00		486.60
7	RIO NEGRO	88.44	211.50	168.40		468.34
8	RIVERA	0.00	409.90	52.00		461.90
9	SAN JOSE	244.70	83.60	119.76		448.06
10	PAYSANDU	63.70	344.20	23.00		430.90
11	DURAZNO	121.80	99.60	202.40		423.80
12	MALDONADO	155.95	192.20	50.70		398.85
13	SORIANO	97.10	250.85	44.45		392.40
14	ARTIGAS	104.00	158.30	101.10		363.40
15	LAVALLEJA	199.90	99.20	0.00		299.10
16	FLORES	89.41	181.80	13.40		284.61
17	TREINTA Y TRES	115.20	167.30	1.00		283.50
18	SALTO	105.50	117.10	56.80		279.40
19	MONTEVIDEO	83.20				83.20
		2 293.90	5 140.35	1 522.76	41.60	8 998.61

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad. Secretaria Tecnica.

	DEPARTAMENTO	POBLACION	DEPARTAMENTO	SUPERF. (KM2)
1	MONTEVIDEO	1.311.976	TACUAREMBO	154.38
2	CANELONES	364.248	SALTO	14.163
3	COLONIA	112.717	PAYSANDU	13.922
4	SALTO	108.487	CERRO LARGO	13.648
5	PAYSANDU	103.763	ARTIGAS	11.928
6	MALDONADO	94.314	DURAZNO	11.643
7	SAN JOSE	89.893	ROCHA	10.551
8	RIVERA	89.475	FLORIDA	10.417
9	TACUAREMBO	83.498	LAVALLEJA	10.016
10	SORIANO	79.439	TREINTA Y TRES	9.529
11	CERRO LARGO	78.416	RIVERA	9.37
12	ARTIGAS	69.145	RIO NEGRO	9.282
13	ROCHA	66.601	SORIANO	9.008
14	FLORIDA	66.474	COLONIA	6.106
15	LAVALLEJA	61.466	FLORES	5.144
16	DURAZNO	55.037	SAN JOSE	4.992
17	RIO NEGRO	48.644	MALDONADO	4.793
18	TREINTA Y TRES	46.869	CANELONES	4.536
19	FLORES	24.739	MONTEVIDEO	530
		2.955.201		175.016

TABLA 9

DENSIDAD POR TIPO DE PAV (KM/1000KM2)

	DEPARTAMENTO	PAV SUP.	T. BIT.	TOSCA	SUELO	TOTAL
1	CANELONES	82.94	134.63	24.78	0.00	242.35
2	MONTEVIDEO	156.98	0.00	0.00	0.00	156.98
3	COLONIA	23.22	87.08	10.55	0.00	120.85
4	SAN JOSE	49.02	16.75	23.99	0.00	89.76
5	MALDONADO	32.54	40.10	10.58	0.00	83.22
6	FLORIDA	10.07	41.83	17.26	0.00	69.16
7	ROCHA	16.23	26.77	25.56	0.00	68.56
8	FLORES	17.38	35.34	2.60	0.00	55.33
9	RIO NEGRO	9.53	22.79	18.14	0.00	50.46
10	RIVERA	0.00	43.75	5.55	0.00	49.30
11	SORIANO	10.78	27.85	4.93	0.00	43.56
12	TACUAREMBO	1.73	31.40	3.92	2.69	39.74
13	DURAZNO	10.46	8.55	17.38	0.00	36.40
14	CERRO LARGO	0.31	35.13	0.22	0.00	35.65
15	PAYSANDU	4.58	24.72	1.65	0.00	30.95
16	ARTIGAS	8.72	13.27	8.48	0.00	30.47
17	LAVALLEJA	19.96	9.90	0.00	0.00	29.86
18	TREINTA Y TRES	12.09	17.56	0.10	0.00	29.75
19	SALTO	7.45	8.27	4.01	0.00	19.73
		13.106.80	29.370.74	8.700.69	237.69	51.415.93

TABLA 10

DENSIDAD POR HABITANTE (KM/1000HAB)

	DEPARTAMENTO	PAV. SUP.	T. BIT.	TOSCA	SUELO	TOTAL
1	FLORES	3.61	7.35	0.54		11.50
2	ROCHA	2.57	4.24	4.05		10.86
3	FLORIDA	1.58	6.55	2.70		10.84
4	RIO NEGRO	1.82	4.35	3.46		9.63
5	DURAZNO	2.21	1.81	3.68		7.70
6	TACUAREMBO	0.32	5.81	0.72	0.50	7.35
7	COLONIA	1.26	4.72	0.57		6.55
8	CERRO LARGO	0.05	6.11	0.04		6.21
9	TREINTA Y TRES	2.46	3.57	0.02		6.05
10	ARTIGAS	1.50	2.29	1.46		5.26
11	RIVERA	0.00	4.58	0.58		5.16
12	SAN JOSE	2.72	0.93	1.33		4.98
13	SORIANO	1.22	3.16	0.56		4.94
14	LAVALLEJA	3.25	1.61	0.00		4.87
15	MALDONADO	1.65	2.04	0.54		4.23
16	PAYSANDU	0.61	3.32	0.22		4.15
17	CANELONES	1.03	1.68	0.31		3.02
18	SALTO	0.97	1.08	0.52		2.58
19	MONTEVIDEO	0.06				0.06
		0.78	1.74	0.52	0.01	3.05

ABLA 11

CLASIFICACION SEGUN DEPARTAMENTO, FIRME Y RED
RED NACIONAL TOTAL
(Longitud en metros)

	HORM	C. ASF.	T.BIT	IMP.REF.	TOSCA	SUELO	TOTAL	RED I	RED II	RED III
RTIGAS	1.400	102.600	158.300	0	101.100	0	363.400	125.400	212.100	25.900
ANELONES	81.000	295.200	417.200	193.500	112.400	0	1.099.300	330.800	445.000	323.500
ERRO LARGO	200	4.000	355.600	123.800	3.000	0	486.600	282.200	95.200	109.200
OLONIA	59.800	82.000	280.850	250.850	64.400	0	737.900	235.500	340.500	161.900
URAZNO	0	121.800	89.700	9.900	202.400	0	423.800	78.400	280.300	65.100
ORES	0	89.410	181.800	0	13.400	0	284.610	105.560	179.050	0
ORIDA	0	104.900	147.900	287.800	179.800	0	720.400	104.900	371.300	244.200
VALLEJA	33.150	166.750	85.300	13.900	0	0	299.100	167.500	127.600	4.000
ALDONADO	0	155.950	157.400	34.800	50.700	0	398.850	142.150	205.200	51.500
ONTEVIDEO	72.200	11.000	0	0	0	0	83.200	80.200	0	3.000
YSANDU	0	63.700	340.700	3.500	23.000	0	430.900	320.200	110.700	0
O NEGRO	0	88.440	132.300	79.200	168.400	0	468.340	202.340	219.700	46.300
VERA	0	0	262.900	147.000	52.000	0	461.900	143.200	318.700	0
CHA	0	171.200	175.900	106.600	269.700	0	723.400	160.200	417.000	146.200
LTO	0	105.500	117.100	0	56.800	0	279.400	102.900	166.800	9.700
N JOSE	0	244.700	74.100	9.500	119.760	0	448.060	223.800	106.500	117.760
RIANO	0	97.100	228.850	22.000	44.450	0	392.400	154.400	238.000	0
CUAREMBO	0	26.700	475.800	9.000	60.450	41.600	613.550	339.800	261.250	12.500
EINTA Y TRES	0	115.200	81.050	86.250	1.000	0	283.500	180.000	51.000	52.500
TAL	247.750	2.046.150	3.762.750	1.377.600	1.522.760	41.600	8.998.610	3.479.450	4.145.900	1.373.260

nte: D.N.V.
Secretaría Técnica

OBRAS CON FINANCIAMIENTO B.I.R.F.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

Analicemos ahora el Programa de Mantenimiento de la Red Vial Departamental. En la Tabla 12 se pueden apreciar los avances logrados desde el inicio de Programa para la Intendencia de Río Negro.

Gracias al alto grado de eficiencia y responsabilidad mostrado por la misma se puede apreciar claramente en qué forma ha aumentado la cantidad de km que tiene asignados y, por tanto, los montos que ha la misma se han transferido.

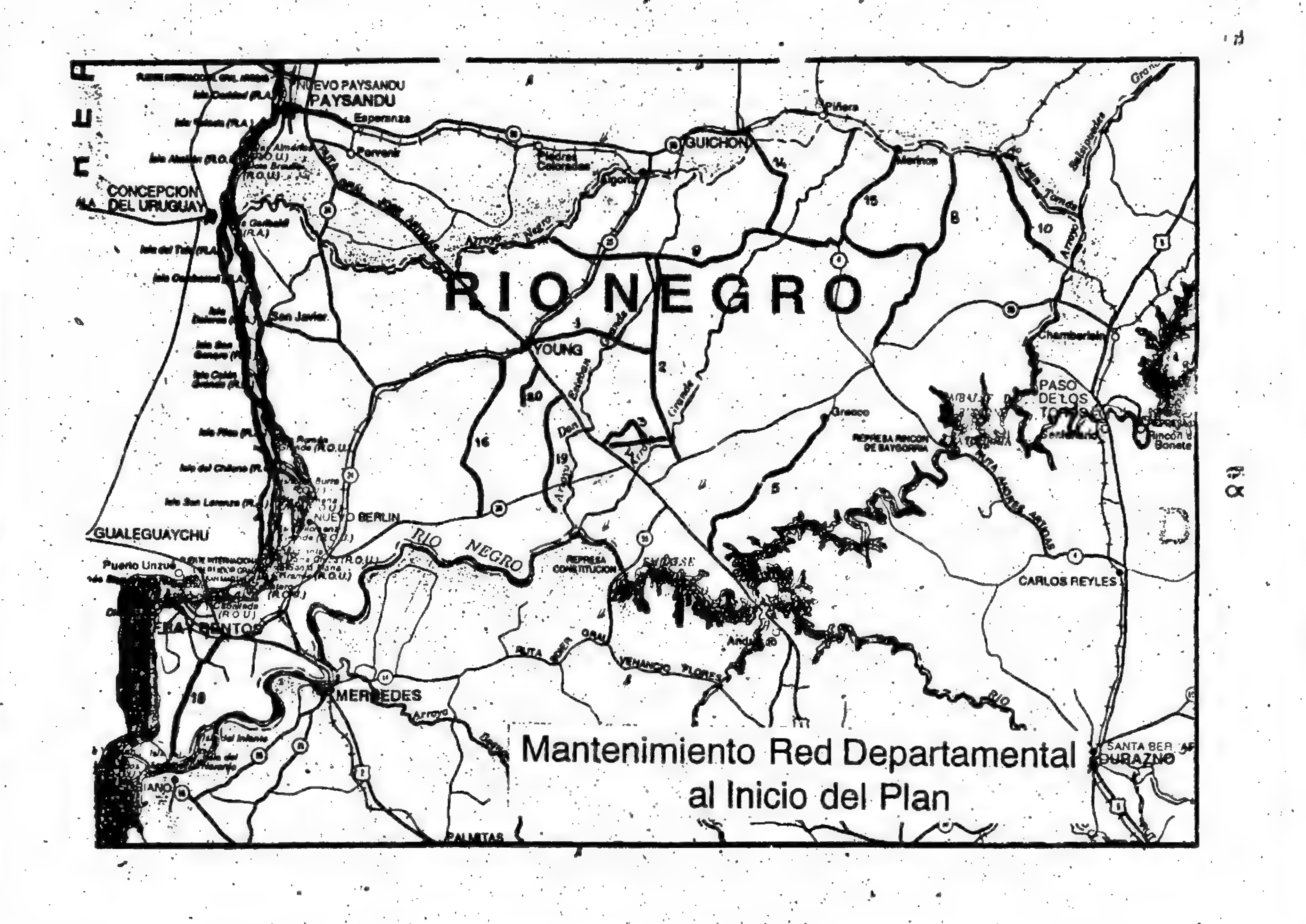
A inicios de 1994, la Intendencia de Río Negro había recibido USD 2.135.304, con un 103% de eficiencia medida ésta como la relación entre lo efectivamente ejecutado y lo asignado.

Esta eficiencia ha sido la más alta de todo el país y se ha traducido en que la red inicial de 335 km haya pasado a ser una red de 582 km. Es decir, un aumento del 64%.

RESUMEN DEPARTAMENTO DE RIO NEGRO

Montos en USD

AÑO	ASIGNADO	EJECUTADO	% EJEC.	% DEL TOTAL	KM ASIGNADOS
1989	251.913	251.913	100 %	4,27 %	249
1990	354.004	386.164	109 %	4,24 %	355
1991	444.015	488.229	110 %	4,44 %	447
1992	484.729	484.729	100 %	4,85 %	416
1993	538.597	524.269	97 %	5,01 %	508
1994	568.589	---	---	5,29 %	582
TOTALES	2.641.847	2.135.304	103 %	4,75 %	---


NUEVO PAYSANDU
PAYSANDU
Esperanza
Porvenir
GUICHON
Piñera
Merinos
Piedras Coloradas
CONCEPCION DEL URUGUAY
RIO NEGRO
San Javier
YOUNG
Chamberlain
PASO DE LOS TOROS
Greeco
REPRESA RINCON DE BAYGORRIA
NUEVO BERLIN
RIO NEGRO
GUALEGUAYCHU
Puerto Unzue
REPRESA CONSTITUCION
CARLOS REYLES
MERCEDES
VENANCIO FLORES
DURAZNO
PALMITAS
Mantenimiento Red Departamental
al Inicio del Plan

RIO NEGRO

PAYSANDU

GUICHON

CONCEPCION DEL URUGUAY

YOUNG

NUEVO BERLIN

GUALEGUAYCHU

RIO NEGRO

MERCEDES

CARLOS REYLES

PASO DE LOS TOROS

DURAZNO

Mantenimiento Red Departamental
Actual

INTENDENCIA MUNICIPAL DE RIO NEGRO

TRAMOS QUE SE HAN INCORPORADO A LA RED DESDE 1989

TRAMO No.	ORIGEN	DESTINO	LONG. (Km)	INGRESO EN EL AÑO				
				90	91	92	93	94
5.1	Ruta 3 (Km 258.700)	Escuela Pública No. 65	20	x				
5.2	Escuela Pública No. 65	Grecco	20	x				
8.2	Tramo 21	Límite Paysandú	20	x				
10	Tres Arboles	Francia	28	x				
14	Guichón	Mellizos	28			x		
21	Sarandí de Navarro	Ruta 20 (Paso Soca)	20		x			
22	Caminería Col. Tomás Berreta	Caminería Col. Tomás Berreta	30				x	
23	Ruta 20	Rolón (Tramo 8.1)	34				x	
24	Grecco	Ruta 20	5					x
25	Ruta 20	Paso Ministro	16					x
26	Algorta	Ao. Negro	15					x
27	Ruta 24	Acceso Sur San Javier	6					x
28	Bellaco	La Maleva	7					x
29	Ruta 20 Los Teros	Ao. Averías	20					x
30	Caminería Col. M. Gutiérrez	Caminería Col. M. Gutiérrez	5					x

NOTA: El Tramo 22 había sido incluído previamente en el Ampliatorio de 1992.

FUENTE: Dirección Nacional de Vialidad
División Apoyo a la Infraestructura Vial Departamental

MAQUINARIA INCORPORADA

El incremento de red a ser mantenida mediante el programa también se pudo lograr debido al ingreso de nueva maquinaria a la comuna.

A continuación se muestra el resumen de las máquinas incorporadas por la Intendencia de Río Negro a través de las dos últimas operaciones y la relación de los montos asignados sobre el total.

LEASING 1989:

3 motoniveladoras
1 bulldozers
1 cargador frontal
1 carg. con retro
2 compactadores autopropulsados
2 camiones con volcadora

TOTAL: USD 469.018

TOTAL INTENDENCIAS: USD 13.365.347

ASIGNACIÓN RIO NEGRO: 3,5%

INTERVIAL 1990 – 1994:

1 cargador frontal
5 camiones con volcadora
1 cargador con retroexcavadora
2 motoniveladoras para mantenimiento
2 compactadores vibratorios
1 bulldozer

TOTAL: USD 545.129

TOTAL INTENDENCIAS: USD 12.073.119

ASIGNACIÓN RIO NEGRO: 4,5%

RESUMEN DE LA INFORMACIÓN

PROGRAMA	TOTAL RÍO NEGRO	TOTAL PROGRAMA	PARTICIPACIÓN RÍO NEGRO
1989	469.018	13.365.347	3,5 %
INTERVIAL	545.129	12.073.119	4,5 %

Creemos oportuno aquí mostrar cuál es el equipamiento vial más importante de la Zona VI de la DNV, la que atiende a los Departamentos de Río Negro y Paysandú.

De la información suministrada se desprende que no ha habido un aumento significativo de las capacidades de ejecución de trabajos de la Zona, sino que lo que efectivamente se ha verificado es una adecuación de su parque de maquinaria.

EQUIPAMIENTO D.N.V.
ZONA VI

MOTONIVELADORAS: 1 (1979), 3 (1980), 3 (1993)

BULLDOZERS: 1 (1978), 1 (1980), 1 (1981)

CARG. FRONTALES: 1 (1975), 1 (1989), 1 (1993)

CARG. C/RETRO.: 2 (1989), 2 (1993)

COMPACT. AUTOPR.: 1 (1971)

CAMIONES C/VOLC.: 6 (1972), 4 (1980), 6 (1989), 3 (1993)

COMPACT. VIBR.: 1 (1980), 3 (1989), 1 (1992), 1 (1993)

En lo que tiene que ver con los programas con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo –los Programas Municipales I y II–, se resume a continuación los principales componentes de los mismos que han sido asignados al departamento de Río Negro.

Se ve claramente en la información presentada que la participación de esta Intendencia ha sido creciente en la relación con el total de los programas, habiendo pasado de una participación del 4,3% en el P.O.M. I a 7,15% en el P.O.M. II en las obras viales.

PROGRAMAS CON FINACIAMIENTO B.I.D.

PROGRAMA DE OBRAS MUNICIPALES I

OBRAS DE ARQUITECTURA	
Centro de Barrio Medio– Young – Bº J–4 Centro de Barrio Mínimo – Grecco Centro de Barrio Medio – Fray Bentos Bº Canteras Hogar de Ancianos – Fray Bentos	USD 95.252 USD 190.992 USD 184.135 USD 349.661
TOTAL	**USD 820.040**
TOTAL OBRAS DE ARQUITECTURA P.O.M. I	**USD 14.430.925**
ASIGNACION PARA RIO NEGRO	**5,7%**

OBRAS VIALES	
Cordón cuneta TOTAL Cordón cuneta	34.892,20 m.l. 599.642,35 m.l.
PARTICIPACION RIO NEGRO	**5,8%**
Pavimento TOTAL Pavimento	126.835,20 m^2 1.699.343,28 m_2
PARTICIPACION RIO NEGRO	**7,6%**
Costo Obras Viales	USD 596.295,29
TOTAL OBRAS VIALES P.O.M. I	**USD 13.722.897,03**
PARTICIPACION RIO NEGRO	**4,3%**

PROGRAMA DE OBRAS MUNICIPALES II

Asignación por Convenio para:	
Pavimentación Urbna Desagües Pluviales Total	USD 442.725 USD 444.714 USD 887.439
ASIGNACION TOTAL OBRAS VIALES	**USD 12.419.320**
PARTICIPACION RIO NEGRO	**7,15 %**
Estado de Ejecución	
Cordón Cuneta **TOTAL** Cordón Cuneta	4.592 m 92.872 m *
PARTICIPACION RIO NEGRO	**4,9 %**
Pavimento **TOTAL** **Pavimento**	30.522 m² * **286.718 m²***
PARTICIPACION RIO NEGRO	**10,6 %**

* Estos metrajes corresponden a lo ejecutado a la fecha por administración directa

Situación actual

A la fecha se ha ejecutado la totalidad de las obras por administración directa correspondiente a la pavimentación urbana por un monto total de USD 431.719.

La Intendencia de Río Negro tiene aprobada la adjudicación de las siguientes obras llamadas a licitación:

- Entubado en Young (calle Rivera y otros)
- Entubado en Young (calle Las Piedras y otros)

por un monto total de USD 400.000, las que están momentáneamente postergadas hasta resolver problemas presupuestales.

DIRECCIÓN NACIONAL DE HIDROGRAFÍA

Se muestra a continuación la ejecución de obras de DNH durante los 10 últimos años.

Es de destacar que de una inversión total mayor a 1.700.000 dólares, el 86,6 % pertenece a obras ejecutadas en esta Administración. Dichas obras son decisivas para la competitividad del Puerto de Fray Bentos, el que está llamado a ser uno de los puntos más importantes del sistema portuario nacional en atención a su estratégica ubicación cercana y polar respecto a las más importantes implantaciones de bosques con destino a la exportación de madera del territorio nacional. Ésto ha sido demostrado en los estudios efectuados por parte del MTOP y la OEA acerca de las Alternativas de Transporte del Uruguay en el MERCOSUR y por ese motivo se ha decidido profundizar los mismos, atendiendo básicamente a las posibilidades de Profundización del Río Uruguay

OBRAS PORTUARIAS A CARGO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE HIDROGRAFÍA
PERÍODO 1985 - 1990

Balneario Las Cañas – Fray Bentos

Construcción de un embarcadero de 75 m de largo para embarcaciones menores.

Costo:	**USD 56.300**
Inicio:	**Mayo 1985**
Finalización:	**Octubre 1987**

Puerto Fray Bentos

Colocación en el muelle del puerto de 12 defensas trapezoidales, de goma para atraque de embarcaciones mayores, reparación de 4 defensas de madera y colocación de 4 bitas.

Costo:	**USD 110.000**
Inicio:	**Marzo 1987**
Finalización:	**Junio 1988**

Balneario Las Cañas – Fray Bentos

Construcción de una rampa para trailers de hormigón armado de 30 m. de largo y 4,5 m. de ancho.

Costo:	USD 56.000
Inicio:	Marzo 1987
Finalización:	Diciembre 1989

Atracadero de San Javier

Reconstrucción del muro existente en sus dimensiones originales con relleno de tosca – cemento.
Costo: USD 3.000
Inicio: Octubre 1988
Finalización: Noviembre 1988

Atracadero Nuevo Berlín

Retiro y disposición de 7 defensas de madera.
Costo: USD 6.000
Inicio: Julio 1989
Finalización: Setiembre 1989

Puerto Fray Bentos – Área Deportiva

Construcción de un embarcadero de 75 m de longitud para embarcaciones deportivas, a dos niveles y con dragado incluyendo excavación en roca
Costo: USD 190.000
Inicio: Junio 1990
Finalización: Febrero 1992

Puerto Fray Bentos

Construcción de una explanada de 24.200 m^2 de área útil, con protección de pedraplenados con un volúmen aproximado de 100.000 m^3 de piedra.
Costo: USD 1.300.000
Inicio: Diciembre 1992
Finalización: Marzo 1994

RESUMEN DE LA INFORMACIÓN

PLAN DE OBRAS	MONTO DE OBRAS EN EL DEPTO DE RIO NEGRO
PLAN DE OBRAS 85 – 90	USD 231.300
PLAN DE OBRAS 90 – 95	USD 1.490.000

Dragado del Puerto Deportivo de Fray Bentos

Cubo extraído: 6390 m^3
Costo: USD 25560
Período: 13 al 29 agosto 1992

17

CENSOS DE TRÁNSITO

Los valores obtenidos por la oficina del Plan Nacional de Conteo de Tránsito arrojan los siguientes resultados para los caminos involucrados.

PUESTO	AUTOS Y CAMIONETAS	OMNIBUSES	CAMIONES	TOTAL
Acceso Norte a San Javier (Sal)	24	0	5	29
Acceso Norte a San Javier (Ent)	26	0	3	29
Acceso Sur a San Javier (Sal)	45	2	12	59
Acceso Sur a San Javier (Ent)	40	3	8	51
Acceso Norte a Nvo. Berlín (Sal)	4	1	2	7
Acceso Norte a Nvo. Berlín (Ent)	0	0	1	1
Acceso Sur a Nvo. Berlín (Sal)	47	4	11	62
Acceso Sur a Nvo. Berlín (Ent)	46	4	8	58

TRÁNSITOS TOTALES

NUEVO BERLÍN	TOTALES
ACCESO NORTE	8
ACCESO SUR	120

SAN JAVIER	TOTALES
ACCESO NORTE	58
ACCESO SUR	110

Los valores indicados muestran que existe una marcada diferencia en los tránsitos de los accesos Norte y Sur de ambas localidades.

Resulta claro que los Accesos Sur registran valores significativamente mayores a los Accesos Norte.

En el caso de los accesos a Nuevo Berlín, el Acceso Sur registra un tránsito un 1500 % mayor que el Acceso Norte.

En el caso de los accesos a San Javier, el Acceso Sur registra un tránsito un 190 % mayor que el Acceso Norte.

CONCLUSIONES

De todo lo expresado, se puede concluir que las asignaciones de obras localizadas en el Departamento Río Negro han sido significativas durante esta Administración, siendo claro que no ha habido una disminución de lo afectado a tal Departamento con respecto a la Administración anterior y menos aún en las obras a ejecutarse durante este año.

Por otra parte, las desafectaciones de caminos efectuadas desde 1993 responden a que el Gobierno Nacional incrementó el equipamiento vial de las Intendencias Municipales del Interior, por lo que éstas tienen una mayor capacidad de ejecución y a que se ha debido redistribuir la responsabilidad del mantenimiento de los caminos de baja densidad de tránsito, en mérito a la insuficiente capacidad de ejecución de la D.N.V. por restricciones presupuestales.

Las desafectaciones de caminos en el Departamento de Río Negro han alcanzado desde 1993 los 25 km, un 3,33 % de los caminos desafectados en todo el país entre 1993 y 1994.

Los censos de tránsito efectuados en los caminos de acceso Norte y Sur respectivamente a las poblaciones de San Javier y Nuevo Berlín, muestran que hay una distribución clara de los mismos en favor de la utilización de los Accesos Sur a ambas poblaciones.

ANEXO I

EXTRACTO DEL DOCUMENTO:

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

POLÍTICAS ESPECÍFICAS PARA EL SECTOR

Y LÍNEAS DE ACCIÓN A DESARROLLAR EN EL PERÍODO

ELEMENTOS UTILIZADOS PARA LA CONFECCIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES Y MANTENIMIENTO PARA EL PERÍODO 1991 - 1994

NOVIEMBRE DE 1991

POLÍTICAS NACIONALES Y OBJETIVOS ESPECIFICOS DE LA D.N.V.

Para la elaboración del Plan de Inversiones y Mantenimiento del período 1991 – 1994, la D.N.V. ha tenido especial cuidado en diseñar un conjunto de objetivos especificados perfectamente compatible con los grandes objetivos nacionales establecidos por el Gobierno. En este sentido, aún teniendo en cuenta los elementos ya mencionados, es lógico que los compromisos asumidos con los esfuerzos de integración emprendidos dentro del MERCOSUR, [illegible] una clara tendencia de las acciones a seguir.

Es indudable que para alcanzar esos grandes objetivos nacionales, tanto el M.T.O.P. en su conjunto, como la D.N.V. más particularmente, han debido concentrarse sobre las jurisdicciones que son de su exclusiva competencia, traduciendo las grandes líneas de política en cursos de acción más definidos. Se espera entonces que las decisiones adoptadas por ambas entidades para este período afecten positivamente el Sector Transporte, en el entendido de que es éste uno de los componentes más importantes para facilitar el desarrollo y el crecimiento económico. Dentro de este esquema, los objetivos trazados por la D.N.V. son de especial gravitación en los costos de transporte, los que a su vez determinarán en mayor medida el éxito o el fracaso de los esfuerzos emprendidos para integrar y desarrollar el país.

Es claro que la voluntad de integrar económicamente el Uruguay con los países vecinos, implica que en materia de transporte se consideren dos grupos de propuestas de acción.

El primero se vincula con el mejoramiento de las comunicaciones con los países vecinos y de los países vecinos entre sí, mediante el uso de nuestra infraestructura vial.
Los objetivos específicos de la D.N.V. en este tema consisten en dar prioridad al estudio de las deficiencias que puedan presentar los tramos de rutas nacionales que forman nuestros corredores internacionales. Basándose en la proyecciones contenidas en el Plan Nacional de Transporte publicado a fines de 1987 por el M.T.O.P., los corredores internacionales más importantes serían los determinados por:

- Ruta 9/Ruta 8/Ruta 11/Ruta 1.
  Conectando la región sur del país con Argentina por Colonia y con Brasil por Chuy, y éstos países entre sí.
  Este corredor incrementaría su importancia con la construcción del Puente Colonia – Buenos Aires.

- Ruta 2/Ruta 1.
  Conectando la región sur – oeste del país con Argentina a través del Puente Internacional General San Martín, y con el corredor anterior.

- Ruta 8/Ruta 18.
  Conectando la región sur – este del país con Brasil por Río Branco y con el primer corredor.

En primer lugar es importante mencionar que además de proveer la conexión internacional, esos corredores constituyen a su vez, importantes canales de los movimientos de carga y pasajeros nacionales, sirviendo como sistema colector del movimiento vehicular

en el resto de la red y a estos corredores se le sumarán otros que invariablemente se abrirán como resultado de la integración regional, hipótesis que no fue considerada en el Plan de Transporte mencionado.

Los nuevos corredores serían:

- Ruta 30.
  Conectando la región norte del país con Brasil por Artigas y con Argentina por Paso de los Libres.

- Ruta 3/Ruta 26/Ruta 5.
  Conectando la región norte del país con Argentina por el Puente Internacional General Artigas, y con Brasil por Rivera.

El segundo grupo de propuestas de acción derivadas de la integración del país al MERCOSUR, se vincula con el apoyo directo y el nivel de servicio que debe brindar la red vial a la producción nacional. Los objetivos específicos de la D.N.V. en esta área consisten en mejorar la competitividad de los productos uruguayos reduciendo a los centros de consumo o a las terminales de carga. Al mismo tiempo, un objetivo que se deriva del anterior, consiste en mejorar las características de los tramos de la red que sirven de sistema colector a los corredores internacionales o que funcionan, en definitiva, como corredores nacionales. Una vez más, lo establecido en el Plan de Transporte mencionado, permite afirmar que los corredores nacionales están determinados por:

- Ruta 5 en toda su extensión.
  En el centro del país y conectando con Brasil por Rivera.

- Ruta 3 en toda su extensión.
  En el litoral oeste y conectando con Argentina a través del Puente Gral. José Artigas.

- Ruta 2 desde Ruta 1 a Cardona.
  En el sur – oeste del país y como corredor alternativo del la Ruta 23.

- Ruta 21/Ruta 22.
  En el sur – oeste, desde Nueva Palmira a Ruta 1.

- Ruta 6 y Ruta 7.
  En el centro – sur del país, desde Montevideo a Ruta 56.

- Ruta 1.
  Al sur del país, en el tramo no comprendido en los corredores internacionales, es decir entre Montevideo y Ruta 11.

Al establecer sus objetivos específicos, la D.N.V. también ha tenido cuidado en que los mismos reflejen las filosofías que en materia de construcción y mantenimiento viales son comúnmente aceptados en la región y por los países en vías de desarrollo.

Esto constituye un esfuerzo por no permanecer fuera de los foros modernos donde se discuten las estrategias de transporte para el futuro, y es el resultado de una postura de apertura que permite incorporar las experiencias más enriquecedoras y las ideas que han sido ensayadas en sistemas que cuentan con mayores recursos. En este sentido, los objetivos específicos de la D.N.V. recogen fundamentalmente las áreas temáticas de mayor consenso discutidas en la Mesa Redonda sobre Políticas de Transporte en América Latina, realizada en Punta del Este en diciembre de 1986, y que son presentadas en el documento "Políticas de Transporte en América Latina" de la bibliografía. Estas áreas de consenso establecen entre otras, la necesidad de:

- Dar prioridad a la asignación de recursos para las actividades de mantenimiento.
- Extender las actividades del sector privado vinculadas al transporte.
- Mejorar la eficiencia institucional y operativa de los Ministerios de Transporte y las Direcciones de Carreteras.
- Crear fondos viales de alcance limitado para mejorar la eficiencia del uso de recursos destinados al mantenimiento vial.

En forma muy esquemática, el Cuadro que sigue presenta la forma en que se han pensado los grandes objetivos específicos para la D.N.V. en su calidad de responsable de la infraestructura vial de país.

APOYO A LOS ESFUERZOS LOCALES Y REGIONALES

También se ha tratado de incluir como objetivos específicos de la D.N.V. para este período, el apoyo a todos los esfuerzos locales y regionales, que pueden canalizarse directamente a través del M.T.O.P. o de los gobiernos departamentales. Se trata así de no multiplicar esfuerzos y de transferir hacia otras agencias vinculadas a la ejecución de obras de infraestructura, la experiencia y las tecnologías ensayadas en la D.N.V..

También es importante mencionar que todos aquellos objetivos perseguidos con el fin de facilitar el ingreso del país al nuevo orden económico regional, no deben posponer o colocar en un segundo plano el logro de los objetivos y metas más permanentes y estables que le han sido asignados históricamente a la D.N.V.. El resultado lógico de este hecho se reflejará en una necesidad de inversión mayor para este período que la esperada en otras condiciones.

ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LA ACCIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

Estas orientaciones políticas han hecho que las autoridades diseñaran una estrategia de acción que fundamentalmente tiende a:

Mejorar el proceso de toma de decisión en materia de inversiones, de manera de

lograr un balance efectivo entre las inversiones en mantenimiento y las inversiones en reconstrucción u obras nuevas.

Usar de manera más racional los fondos autorizados para atender más efectivamente las necesidades de los usuarios, en el entendido de que la inversión que se realice en la red vial nacional tiene un rápido efecto sobre la calidad y los costos de transporte, y de esta manera, sobre la economía toda.

Seleccionar más adecuadamente los conjuntos de obras a ejecutar, buscando que las inversiones que se hagan contribuyan de la mejor manera posible al logro de los objetivos nacionales planteados por el Gobierno.

Como corolario de estos elementos, las políticas de acción de la D.N.V. se han concentrado en la necesidad de atender urgentemente tramos de la red en los que las inversiones de mantenimiento se han visto postergadas en años anteriores. Para minimizar este fenómeno en el futuro, las autoridades han hecho fuerte hincapié en las actividades de mantenimiento preventivo en esta etapa. Se espera de esta manera evitar una excesiva concentración en tareas de restauración de pavimentos, actividad cuyo costo es entre tres y cinco veces superior al costo del mantenimiento efectuado en momento oportuno, según estimaciones efectuada por el Banco Mundial. En definitiva, se cree de fundamental importancia asignar recursos para detener un proceso de deterioro por el cual el país podría llegar a perder gran parte de las inversiones efectuadas en períodos anteriores.

En este documento se presenta una revisión de la manera en que la D.N.V. articula sus políticas específicas para cumplir con objetivos más generales, así como un breve resumen de las necesidades para llevar a cabo sus planes.

El valor estimado de reposición del patrimonio en infraestructura de la red en su estado actual (1991) asciende a U$S 1.250 millones, lo que determina una demanda anual promedio de reinversiones y mantenimiento extraordinario de U$S 73:600.000. A ese monto, ejecutado por contrato y por administración en menor medida, corresponde adicionar el gasto de mantenimiento rutinario anual que se estima en U$S 6:800.000 y el presupuesto de funcionamiento de la organización de U$S 5:600.000. Es decir, el monto total demandado por el funcionamiento de la D.N.V. para la atención de las rutas nacionales para mantenerlas en su condición actual, es promedialmente de U$S 86:000.000 anuales, a valores de 1990. Este valor coincide con los U$S 77:000.000 mencionados en el informe de la Asociación Uruguaya de Caminos de Agosto de 1990, puesto que dicha cantidad es a valores de Julio de 1989.

Si se comparan estas cifras con los presupuestos de los últimos cinco años se puede verificar que durante 1985 y 1986 los mismos no alcanzaron las cifras antes mencionadas, que en 1987 y 1988 superaron la misma, que en 1989 volvió a ser menor que dicho valor y que en 1990 apenas alcanzó los U$S 65:000.000. Todo ésto se traduce en una disminución progresiva de la calidad de servicio que presta la red con los efectos negativos que ello causa a la economía nacional.

Actualización a valores de 1993

El valor estimado de reposición del patrimonio en infraestructura de la red en su estado actual (1993) asciende a U$S 2.500 millones, incluyendo los 720 puentes.

INVERSIONES NECESARIAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA DNV.

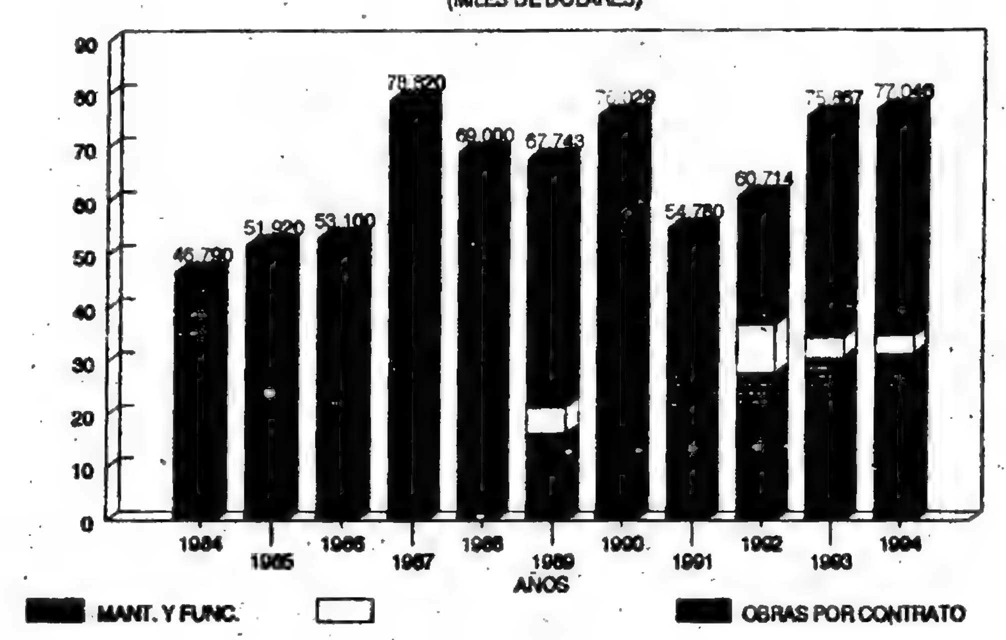
En el cuadro 1 se presenta el cálculo de esta necesidad de fondos, siendo el resultado total de aproximadamente U$S 86:000.000 anuales, a valores de julio de 1990. El cálculo se realizó suponiendo la ejecución de las actividades mencionadas, estando la red vial en la condición "estable". El término "estable" se refiere a una situación ideal producto de haber realizado en el pasado todas las inversiones necesarias para el correcto mantenimiento de la red vial nacional. Ésto, de ningún modo significa que toda la red debería estar en un estado excelente, lo que constituiría una utopía.

Los costos unitarios de mantenimiento, refuerzo rehabilitación por km han sido determinados utilizando la información interna de la D.N.V. y los promedios de los precios de mercado ofertados por empresas del sector privado para la ejecución de las tareas. Todos los precios de referencia son en dólares americanos a julio de 1990.

Para los cálculos se han supuesto ciclos de vida útil que se adaptan a la realidad promedio de nuestros pavimentos. Considerando que la distribución de edades de dichos pavimentos comprende un rango amplio, puede suponerse que estos costos totales promedio anuales son aceptables, y por lo tanto en este estado "estable" no existiría la concentración de inversiones en ningún periodo de tiempo.

En la página siguiente se presenta una tabla con la Inversión Anul de la D.N.V. desde 1984 hasta el presente.

Inversión Anual de la D.N.V. (USD)	
1984	46.790.000
1985	51.920.000
1986	53.100.000
1987	78.820.000
1988	69.000.000
1989	67.743.000
1990	76.029.000
1991	55.080.000
1992	60.714.000
1993	75.867.000
1994	77.046.000



INVERSION ANUAL DE LA D.N.V. EN MILES DE DOLARES

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
	34.000	37.000	30.000	48.000	49.420	46.421	55.735	26.665	23.823	41.405	42.243
	12.790	14.920	23.100	30.820	19.580	16.322	20.294	28.115	27.791	30.592	31.403
	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	5.000	S/D	S/D	9.100	3.870	3.400
TOTAL	46.790	51.920	53.100	78.820	69.000	67.743	76.029	54.780	60.714	75.867	77.046

CUADRO 1

PRESUPUESTO ANUAL "ESTABLE" PARA MANTENIMIENTO E INVERSIONES EN LA RED DE CARRETERAS

Costos/km en dólares a valores de julio 1990

Tipo de Obra	HORMIGON Ciclo de vida útil (años) 35				CARPETA ASFALTICA Ciclo de vida útil (años) 12			
	COSTO UNITARIO ANUAL	AÑOS POR CICLO	COSTO TOTAL POR CICLO	COSTO TOTAL AÑO-km	COSTO UNITARIO ANUAL	AÑOS POR CICLO	COSTO TOTAL POR CICLO	COSTO TOTAL AÑO-km
Mantenimiento rutinario	637	15	9 555	273	637	5	3 185	265
Mantenimiento rutinario mayor	703	15	10 546	301	813	4	3 252	271
Mantenimiento extraordinario	40 000	4	160 000	4 571	6 813	2	13 626	1 136
Refuerzo estructural	0	0	0	0	120 000	1	120 000	10 000
Rehabilitación o Reconstrucción	400 000	1	400 000	11 429	160 000	0	0	0
TOTALES			580 100	16 574			140 063	11 672

Tipo de Obra	HORMIGON Ciclo de vida útil (años) 10				CARPETA ASFALTICA Ciclo de vida útil (años) 10			
	COSTO UNITARIO ANUAL	AÑOS POR CICLO	COSTO TOTAL POR CICLO	COSTO TOTAL AÑO-km	COSTO UNITARIO ANUAL	AÑOS POR CICLO	COSTO TOTAL POR CICLO	COSTO TOTAL AÑO-km
Mantenimiento rutinario	692	4	2 788	277	1 378	3	4 134	413
Mantenimiento rutinario mayor	1 488	3	4 464	446	1 378	3	4 134	413
Mantenimiento extraordinario	10 495	2	20 990	2 099	3 218	3	9 654	965
Refuerzo estructural	50 000	1	50 000	5 000	21 378	1	21 378	2 138
Rehabilitación o Reconstrucción	80 000	0	0	0	25 080	0	0	0
TOTALES			78 242	7 824			39 300	3 930

PRESUPUESTO ANUAL "ESTABLE" TOTAL

Costos en dólares a valores de julio de 1990

TIPO DE PAVIMENTO	km TOTALES	COSTO TOTAL AÑO-km	COSTO TOTAL AÑO
Hormigón	320	16 574	5 303 600
Carpeta asfáltica	2 001	11 672	23 355 500
Tratamiento bituminoso	4 588	7 824	35 089 000
Tosca	2 389	3 930	9 390 000
Suelo	42	3 930	166 600
Totales	9 620		76 804 800

PUENTES Y OTROS	4 100 000
OFICINA CENTRAL	5 600 000
TOTAL	86 004 800

CUADRO GENERAL DE OBJETIVOS

PRINCIPALES OBJETIVOS NACIONALES	OBJETIVOS NACIONALES IMPLICITOS	OBJETIVOS DEL M.T.O.P.	OBJETIVOS ESPECIFICOS DE LA D.N.V.
Integrar efectivamente el país al MERCOSUR en los plazos previstos.	- Desarrollar la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar las comunicaciones internas y con el exterior.	- Adecuar la infraestructura de transporte para su efectiva integración con los sistemas regionales e internacionales de transporte. - Facilitar el transporte de cargas y pasajeros en el en el territorio nacional.	- Adecuar las características físicas de los tramos de carretera pertenecientes a los corredores más importantes a loas exigencias del tráfico internacional de cargas y pasajeros. - Adecuar las obras de arte de esos tramos a las nuevas cargas por eje y los volúmenes del tráfico que deberán soportar. - Mejorar la seguridad y las condiciones de transitabilidad y comfort de los corredores. - Mantener los costos de transporte y en los corredores a niveles aceptables para región.
	- Apoyar al sector productivo nacional para mejorar la competitividad de los productos uruguayos.	- Adecuar la infraestructura de transporte naciona: para que su déficit no constituya una limitación al crecimiento. - Mejorar la accesibilidad a los mercados nacionales e internacionales. - Crear condiciones favorables para la inversión privada.	- Mantener y mejorar a través de la ref vial la conexión entre los centros de producción y los centros de consumo. - Facilitar el acceso por carretera a las terminales de carga o de transferencia. - Reducir los costos de operación atribuibles a las características físicas de la red en los sistemas alimentadores de los corredores principales. - Asegurar que la red vial sirva de apoyo para el desarrollo y el mantenimiento de otros sistemas (energía, comunicaciones, etc.)

CUADRO GENERAL DE OBJETIVOS (Continuación)

PRINCIPALES OBJETIVOS NACIONALES	OBJETIVOS NACIONALES IMPLICITOS	OBJETIVOS DEL M.T.O.P.	OBJETIVOS ESPECIFICOS DE LA D.N.V.
Racionalizar el uso de los recursos económicos disponibles.	- Lograr un mejor aprovechamiento de las inversiones realizadas en el pasado.	- Optimizar el uso de los créditos disponibles. - No encarar la realización de obras nuevas que puedan ser postergadas. - Lograr un mejor aprovechamiento de la inversión realizada en el parque automotriz. - Integrar las diferentes modalidades de transporte.	- Reformular los préstamos ya comprometidos con Organismos Internacionales y renegociar los contenidos de los futuros préstamos a contratar. - Redefinir la utilización de los fondos previstos por el F.I.M.T.O.P. - Dar prioridad a las obras de mantenimiento y rehabilitación aprovechando la adecuada densidad de la red vial existente. - Mejorar la interconexión de la red vial con las otras redes de transporte. - Adecuar el nivel de servicio de la red vial a la demanda de transporte actual y futura.
	- Lograr un mejor aprovechamiento de los recursos humanos con que cuenta el país.	- Asegurar que la obra pública a través potencial multiplicador de la industria de la construcción sostenga un cierto nivel de empleo. - Apoyar con la infraestructura de transporte el desarrollo del sector servicios. - Asegurar la capacidad técnica necesaria para resolver los problemas de transporte.	- Priorizar la realización de obras con mayor porcentaje de utilización de mano de obra. - Contemplar la realización de obras en las regiones del país con mayor caída en el número de empleos de mano de obra no especializada. - Facilitar el acceso por carretera a los polos de atracción turística. - Mejorar la accesibilidad por carretera a los centros con mayor oferta de empleos, tanto para el transporte personal.

	– Potenciar las ventajes comparativas de cada región del país.	– Apoyar la inicitiva local en todos sus aspectos. – Ayudar a los gobiernos municipales a ejecutar sus inversiones en ifraestructura.	– Implementar un programa de fortalecimiento institucional de la D.N.V.. – Hacer que una mejor red vial y una mayor accesibilidad a fijar los asentamientos humanos en el interior del país. – Mejorar el acceso por carretera a los centros de salud y de educación. – Asegurar que la red vial sirva para reorientar la localización geográfica de las inversiones y que contribuya de la mejor manera a la movilidad de las actividades. – Continuar con los programas de apoyo a las Intendencias en materia de caminería. – Hacer que la red vial nacional sirva de la mejor manera a las regiones del país que han desarrollado producciones o cultivos de características especiales.

ANEXO 2

CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIAL NACIONAL

RELACIONES TERRITORIALES Y POBLACIONALES DE LA RED VIAL

Las características de la Red Vial Nacional son compatibles con las clasificaciones emanadas de los estudios realizados en cuanto a población y avance tecnológico, como se puede ver en la Tabla siguiente extraída de la obra Población y Cambio Tecnológico de la Economista Ester Boserup (Universidad de Chicago).

De las clasificaciones manejadas en tales estudios el Uruguay se encuentra aproximadamente en el grupo de densidad 6 (que se define como el grupo de países cuyas densidades medias de población varían entre 16 y 32 hab/km^2) y supone un Nivel Tecnológico Mediano [1]

La siguiente tabla muestra los valores manejados para un país de las características del nuestro y los valores efectivamente registrados para nuestra red vial nacional.

	País de densidad Mediana y Nivel Tecnológico mediano	**Características de la Red Vial Nacional**
Metros de carretera por km^2	74	54
Kilómetros de carretera por cada 1000 hab.	3	3
Carreteras pavimentadas como % de todas las carreteras	61	78

Una de las conclusiones a las que se arriba de los estudios mencionados es que los países poco poblados han construido una mayor longitud de red por habitante, es decir, han tenido que hacer una inversión per cápita mayor para obtener sus redes.

[1] El Nivel Tecnológico es definido básicamente a partir de los indicadores de: 1) Consumo de energía per cápita en el equivalente de kilos de carbón mineral, representando niveles tecnológicos en la producción, la construcción y el transporte, 2) Número de teléfonos por cada 1000 habitantes, representando niveles de comunicación dentro del país, 3) Promedio de esperanza de vida al nacer, representando tecnología de la salud y niveles y calidad de los alimentos disponibles per cápita y 4) Alfabetización entre las personas de quince y más años de edad, representando los niveles de habilidad y destreza.

ANEXO 3

LISTADO DE CAMINOS DESAFECTADOS DESDE 1985 A LA FECHA ORDENADO POR:

- FECHA
- DEPARTAMENTO

04/12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
VI	RR3	Ramales a Lorenzo Geyres y Quebracho y Fuente en Paso Molles del Queguay Chico.	Paysandu.	04/[illegible]/85
I	1	Antiguo trazado.	Canelones	05/[illegible]/85
V	30	131Km600 al 133Km500 Pta Urb. Y Suburb. de Artigas. Long 1Km900. 134Km100 al 134Km500 Long. 400 mts. 135Km700 al 144Km500 Long. 8Km800. 151Km850 al 156Km600 Long. 4Km750.	Artigas	12/09/88
III	Ex Ruta 7	Tramos: 214Km742,34 a 223Km491,81. 223Km491,81 a 225Km491,81. 226Km026,14 a 232Km591,00. 246Km281,03 a 249Km202,22. 236Km470,89 a 237Km982,14.	Florida	12/21/88
VIII	7	214Km742,34 al 223Km491,81 223Km491,81 al 225Km491,81 226Km026,14 al 232Km591,00 246Km281,03 al 249Km202,22 236Km470,89 al 237Km982,14	T. y Tres, Durazno	12/21/88
V	31	Del 26Km600 al 29Km900 Long. 3km300. 33Km900 al 36Km720 Long. 3K300. 36Km720 al Cerro Colonia Rubio. Long. 5Km860.	Salto	12/30/88

04/12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
VIII	RR5	A. El Caballero (EX Ruta 40). Tramo que va de Durazno a la localidad de Feliciano. Long 11Km700.	Durazno	04 [illegible]
I	5	Desde calle Colman Km 15.100 hasta A. Las Piedras 16 Km.600 y desde A. Las Piedras hasta empalme Ruta 68 Km28.100. Depto de Canelones.	Canelones	05/03/89
I	RR107	Cno. a Monte de Bonomi. Long. 3K000.	Canelones	08/09 89
I	RR33	Cno. Charamello. de Ruta 33 a Ruta 67. Long. 4Km600.	Canelones	08/09/89
I	RR6	Cno. Scampini del 44Km500 de Ruta 6. Long. 3K800.	Canelones	08/09/89
V	31	0Km000 (Avenida Rodo y Reyles) a 5Km000 (Cruce con ruta 3).	Salto	09/27/89
VII	RR14	Palmitas - La Tabla, entre A. Coquimbo y Ruta 14. Long 10 Kms.	Soriano	12/27/89
V	30	Ruta vieja del 155Km100 al 172Km900. 188Km350 al 192Km000.	Artigas	06/25/90
VII	14	20Km200 a 29Km100 y del 30Km500 al 39Km400.	Soriano	09/17/91
VII	RR1	Playa Ferrando. Long. 1Km900.	Colonia	10/08/91

[illegible]

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
V [illegible]	[illegible]	[illegible] a [illegible] del Plata [illegible]. Long. 10 [illegible]m700.	Colonia	10 [illegible]
VII	RR106	Paraje El Cuadro. Long. [illegible]	Colonia	10 [illegible]
	RR22	Estación Green. Long. [illegible]	[illegible]	10 [illegible] 91
II	RR [illegible]	[illegible] a [illegible] Long. [illegible]00.	Soriano	[illegible]
	RR2	Ramal a R [illegible] sso. Long. 4 [illegible].	Soriano	[illegible]
	[illegible]	[illegible] Long. [illegible]00.	[illegible]	[illegible]
VII	RR2	Ramal a Egaña. Long. 3Km.00.	Soriano	10/08/91
[illegible]	RR57	Cardona - Cuchilla del Perdido. Long. 20Km700.	Soriano	10/0[illegible]/91
V	21	Antigua, entre Ruta 21 y Calle Rio de la Plata.	Colonia	11/05/91
V	14	Antiguo trazado S/Pte Bequelo. Long. 1Km800.	Soriano	11/19/91
	RR97	Carmelo - Ruta 12. Long 40Km000.	Colonia	01/17/92
V	RR4	Ramal a Aeropuerto Artigas y Paso Ramos (desde Avenida Garibaldi y Lecueder) a 7Km200.	Artigas	06/16/92

04/12/9

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
II	8	Tramos: A. Solis Grande 5Km600 a 8Km400. 10Km500 a 14K000. A. La Plata 15Km600 a 21Km300. 26K400 a 23Km600. 22Km100 a 33K600.	Maldonado Llavalleja	07/28/
IX	78	Villa Ituzaingo a Puente s/ A. de la Virgen. Long. 1Km300.	San José	07/28/92
III	8	Tramos viejos desde el 267Km400 al 269Km900, desde el A. Gutierrez a A. Del Medio.	Treinta y Tres.	08/24/92
I	RR60	Cno. a Bajo Simonet. Long. 7Km300.	Canelones	08/09/93
I	108	Empalme Ruta 12 a Punete S/A. Polanco Long. 29Km700.	Canelones Lavalleja	08/11/93
VII	52	Tramo Boca del Rosario a Ruta 61 (La Paz).	Colonia	08/11/93
VII	53	Nueva Helvecia a Camino Municipal que empalma c/Ruta 12 (a la altura de Jackson). Long. 8Km000.	Colonia	08/11/93
I	70	Desde Km 76 de Ruta 9 a Interbalnearia. Long 11Km100.	Canelones	09/22/90
I	88	Desde Ruta 11 a Tapia. Long. 7000Km.	Canelones	09/22/93
I	103	Km 67 de Ruta Interbalnearia a Pidras de Afilar. Long. 7Km800.	Canelones	09/29/93

12.

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
I	40	Desde Ruta 12 a Paso Barrancas. Long. [illegible]000.	Canelones	[illegible]
	87	De Ruta 87 a Canteras Sosa Diaz. Long. [illegible]00.	Canelones	[illegible]
I	RR6	Casa Rosada - Sauce. Long. [illegible]Km[illegible]0.	Canelones	09/29/93
	RR[illegible]0	Desde el Km 76 de Ruta 9 a Ruta 70. Long 0Km700.	Canelones	09/[illegible]
	RR84	Desde Ruta 84 a Ruta 75 (Las Piedritas).	Canelones	09/29/93
III	8	Pasaje por Melo zonas urbana y suburbana, entre Kms 393,000 y 395.000.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR26	A Montecito. Long. 4Km800.	Cerro Largo	09/29/93
I	RR7	Ramal a La Toma Long. 5Km900.	Cerro Largo	09/29/93
I	RR7	Ramal a Cerro de las Cuentas Long. 12K5000.	Cerro Largo	09/29/93
I	RR7	Ramal a Bañado de Medina. Long. 15Km300.	Cerro Largo	09/29/93
	[illegible]	Ramal a Tres Islas Long. 12Km000.	Cerro Largo	09/29/93
I	RR7	Ramal a Laguna del Junco Long. 19Km500.	Cerro Largo	09/29/93
I				

04/12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
III	RR8	Ramal a Buena Vista.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR8	A la Mina. Long. 2Km500.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR8	Paso de los Carros. Long. 2Km000.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR8	San Diego. Long. 21Km400.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR8	Ramal a Amarillo Long. 18Km000.	Treinta y Tres	09/29/93
I	47	Desde Km 40.600 de Ruta 36 a Parador Tajes.	Canelones	10/13/93
I	RR6	Desde Ruta 6 a Ruta 86. Long. 3K400.	Canelones	10/13/93
VII	54	0Km000 (Pte s/Cda Blanco. Juan Lacaze) a Km 3.300 (Villa Fancha). Long. 3Km000.	Colonia	11/10/93
I	73	Desde el 97K9 de Ruta 9 a Ruta 37. Long. 8Km300.	Canelones	11/23/93
VIII	76	Planta Urbana de 25 de Mayo hasta Represa Paso Severino. Long. 3Km325 y Ruta 5 hasta el Lago de la Represa de Paso Severino. Long. 6Km650.	Florida	12/21/93
VIII	77	Entre A. la Virgen y 25 de Agosto. Long 1Km000.	Florida	12/21/93
II	71	Cortada desde el Km 98.050 de Ruta 73 a Las Flores. Long 1Km900.	Maldonado	12/24/93
II	9	Desde el 331Km300 de Ruta 9 a Barra del Chuy (Acceso a Barra del Chuy) Long 9Km100.	Rocha	01/26/94

[illegible]/12/9[illegible]

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
VII	83	Del 189Km000 de Ruta 1 al 182Km000 de Ruta 23 (San Pedro - Antolin). Long. [illegible]Km400.	Colonia	02/23/94
VII	RR2	131Km800 de Ruta 2 a 2Km600 de RR2 (Tramo Rosario - Est. Barker). Long. [illegible]Km600.	Colonia	02/23/94
VII	RR50	Del 11Km800 de Ruta 50 a la Estanzuela. Long 3Km400.	Colonia	02/23/94
VII	RR54	Del 16Km700 de Ruta 54 a Estacion Barker. Long. 0Km500.	Colonia.	02/23/94
VIII	100	Tramo 201Km500 de Ruta 14 a A. Sarandi de Cuadra. Long 22Km900.	Durazno	02/23/94
VIII	RR5	220Km900 de Ruta 5 a A. Baquiano. Long 16Km700.	Durazno	02/23/94
VIII	RR5	182Km600 de Ruta 5 a Paso de la Cadena. Long. 11Km400.	Durazno	02/23/94
VIII	RR5	223Km300 de Ruta 5 a Estacion Parish. Long 4Km100.	Durazno	02/23/94
VIII	RR5	69Km000 de Ruta 5 a Rincon de Vignoli. Long 9Km800.	Florida	02/23/94
VIII	RR7	104km200 de Ruta 7 a Paso de los Troncos (Casupa - Paso de los - Troncos). Long. 9Km800.	Florida	02/23/94
VIII	RR7	Casupa - A. Milan. Long 13Km600.	Florida	02/23/94

04/12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
II	RR15	Del 131Km de Ruta a Juncal de Lascano. Long. 2Km000.	Rocha	01/2[illegible]/94
II	RR19	Desde el 12Km000 de Ruta 19 a Canada Grande (Ramal a Canada Grande) Long 11Km000.	Rocha	01/[illegible]/94
II	[illegible]	Desde el 220Km700 de Ruta 9 a Laguna Negra. Acceso a Laguna Negra Long.5Km100.	Rocha	01 [illegible]/94
II	RR9	Desde el 302Km400 de Ruta 9 a Laguna Negra. Acceso à Laguna Negra Long 5Km100.	Rocha	01/26/9[illegible]
III	19	Puente y acceso a Palo a Pique. Long. 1Km.000.	Treinta y Tres	02/09/94
III	98	Desde 286Km800 de Ruta 8 a A. Yerbal. Long. 2Km500.	Treinta y Tres	02/09/94
VII	106	Del 188Km400 de Ruta 22 a Colonia Miguelete. Long 28Km000.	Colonia	02/23/94
VII	106	Del 28Km000 al 36Km800 de Ruta 106 (Miguelete a Empalme Ruta 12). Long. 8Km800.	Colonia	02/23/94
VII	50	Del 22Km405 al 32 Km100. de Tarariras a Estacion Cambon. Long. 9Km695.	Colonia	02/23/94
VII	52	Del 8Km400 de Ruta 52 al 12Km100 (de emp c/Ruta 61 a La Paz). Long. 3Km700.	Colonia	02/23/94
VII	61	0Km000 de Ruta 61 a Emp c/Ruta 1 (La Paz - Emp Ruta 1). Long. 2Km900.	Colonia	02/23/94

[illegible]

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
VI	RR24	[illegible] a Hueco Berlin. [illegible]	Rio Negro	02/23/94
VI	RR24	[illegible] a Hueco Berlin. [illegible]	Rio Negro	02/23/94
II	RR6	Desde el km [illegible] de [illegible]	Lavalleja	02/26/94
II	10	[illegible] Maldonado km [illegible] km [illegible]. Long. [illegible]	Maldonado	"
VI	RR24	[illegible] a San Javier. Long. 19km000.	Rio Negro	02/28/94

04/12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
V	30	131Km600 al 133Km500 Pta Urb. Y Suburb. de Artigas. Long 1Km900. 134Km100 al 134Km500 Long. 400 mts. 135Km700 al 144Km500 Long. 8Km800. 151Km850 al 156Km600 Long. 4Km750.	Artigas	12/09/88
V	30	Ruta vieja del 155Km100 al 172Km900. 188Km350 al 192Km000.	Artigas	06/25/90
V	RR4	Ramal a Aeropuerto Artigas y Paso Ramos (desde Avenida Garibaldi y Lecueder) a 7Km200.	Artigas	06/16/92
I	1	Antiguo trazado.	Canelones	05/15/85
I	5	Desde calle Colman Km 13.100 hasta A. Las Pidras 16 Km.600 y desde A. Las Piedras hasta empalme Ruta 68 Km28.100. Depto de Canelones.	Canelones	05/03/89
I	RR107	Cno. a Monte de Bonomi. Long. 3K000.	Canelones	08/09/89
I	RR33	Cno. Charamello. de Ruta 33 a Ruta 67. Long. 4Km600.	Canelones	08/09/89
I	RR6	Cno. Scammini del 44Km500 de Ruta 6. Long. 3K000.	Canelones	08/09/89
I	RR66	Cno. a Bajo Simonet. Long. 7Km300.	Canelones	08/09/93

04/12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
I	70	Desde Km 76 de Ruta 9 a Interbalnearia. Long 11Km100.	Canelones	09/2[illegible]/93
I	88	Desde Ruta 11 a Tapia. Long. 7000Km.	Canelones	09/2[illegible]/93
I	103	Km 57 de Ruta Interbalnearia a Pidras de Afilar. Long. 7Km300.	Canelones	09/[illegible]/93
	40	Desde Ruta 12 a Paso Barrancas. Long. 11K000.	Canelones	09/[illegible]/93
I	87	De Ruta 87 a Canteras Sosa Diaz. Long. 4Km000.	Canelones	09/29/93
I	RR6	Casa Rosada - Sauce. Long. 7Km00.	Canelones	09/29/93
I	RR70	Desde el Km 76 de Ruta 9 a Ruta 70. Long 0Km700.	Canelones	09/29/93
I	RR84	Desde Ruta 84 a Ruta 75 (Las Piedritas).	Canelones	09/29/93
I	47	Desde Km 40.600 de Ruta 36 a Parador Tajes.	Canelones	10/13/93
I	RR6	Desde Ruta 6 a Ruta 86. Long. 3K400.	Canelones	10/13/93
I	73	Desde el 97K9 de Ruta 9 a Ruta 37. Long. 8Km300.	Canelones	11/23/93
I	100	Empalme Ruta 12 a Puneta S/A. Polanco Long. 29Km700.	Canelones Lavalleja	08/11/93

05 12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
III	8	Pasaje por Melo zonas urbana y suburbana. entre Kms 393.000 y 395.000.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR26	A Montecito. Long. 4Km300.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR7	Ramal a La Toma Long. 5Km900.	Cerro Largo	09/29/93
I	RR7	Ramal a Arevalo Long. 34Km100.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR7	Ramal a Laguna del Junco Long. 19Km500.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR7	Ramal a Tres Islas Long. 12Km000.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR7	Ramal a Banado de Medina. Long. 15Km300.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR7	Ramal a Cerro de las Cuentas Long. 12K5000.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR8	Paso de los Carros. Long. 2Km000.	Cerro Largo	09/29/93
I	RR8	Ramal a Buena Vista.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR8	A la Mina. Long. 2Km500.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR8	San Diego. Long. 21Km400.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR8	A Los Molles Long. 11Km500.	Cerro Largo	09/29/93
III	RR8	A Pantanoso. Long. 15km100.	Cerro Largo	09/29/93
VII	RR1	Playa Ferrando. Long. 1Km900.	Colonia	10/08/91
VII	RR1	Ruta 1 Km 112 a Brisas del Plata (Fomento). Long. 10Km700.	Colonia	10/08/91

04/12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
VII	RR106	Paraje El Cuadro. Long 7Km700.	Colonia	10/08/[illegible]
VII	RR22	Estacion Green. Long 4Km100.	Colonia	10/08/92
VII	21	Antigua, entre Ruta 21 y Calle Rio de la Plata.	Colonia	11/05/92
VII	RR97	Carmelo - Ruta 12. Long 40Km000.	Colonia	01/17/92
VII	RR51	Ruta 51 a Chico Torino. Long 3Km200.	Colonia	07/14/92
VII	52	Tramo Boca del Rosario a Ruta 61 (La Paz).	Colonia	08/11/93
VII	53	Nueva Helvecia a Camino Municipal que empalma c/Ruta 12 (a la altura de Jackson). Long. 8Km000.	Colonia	08/11/93
VII	54	0Km000 (Pte s/Cda Blanco, Juan Lacaze) a Km 3.300 (Villa Pancha). Long. 3Km000.	Colonia	11/10/[illegible]
VII	106	Del 28Km000 al 36Km800 de Ruta 106 (Miguelete a Empalme Ruta 12). Long. 8Km800.	Colonia	02/23/94
VII	106	Del 188Km400 de Ruta 22 a Colonia Miguelete. Long 20Km000.	Colonia	02/23/94
VII	50	Del 22Km405 al 32 Km100. de Tarariras a Estacion Cambon. Long. 9Km695.	Colonia	02/23/94
VII	52	Del 8Km400 de Ruta 52 al 12Km100 (de emp c/Ruta 61 a La Paz). Long. 3Km700.	Colonia	02/23/94
VII	61	0Km000 de Ruta 61 a Emp c/Ruta 1 (La Paz - Emp Ruta 1). Long. [illegible]	Colonia	02/23/94

04/12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
VII	23	Del 189Km000 de Ruta 1 al 182Km000 de Ruta 23 (San Pedro - Antolin). Long. 18Km400.	Colonia	02/23/94
VII	RR2	131Km800 de Ruta 2 a 2Km600 de RR2 (Tramo Rosario - Est. Barker). Long. 2Km600.	Colonia	02/23/94
VII	RR50	Del 11Km800 de Ruta 50 a la Estanzuela. Long 3Km400.	Colonia	02/23/94
VII	RR54	Del 16Km700 de Ruta 54 a Estacion Barker. Long. 0Km500.	Colonia	02/23/94
VIII	RR5	A El Caballero (EX Ruta 4). Tramo que va de Durazno a la localidad de Feliciano. Long 21Km700.	Durazno	04/05/89
VIII	100	Tramo 201Km500 de Ruta 14 a A. Sarandi de Cuadra. Long 22Km900.	Durazno	02/23/94
VIII	RR5	223Km300 de Ruta 5 a Estacion Parish. Long 4Km100.	Durazno	02/23/94
VIII	RR5	182Km600 de Ruta 5 a Paso de la Cadena. Long. 11Km400.	Durazno	02/23/94
VIII	RR5	220Km900 de Ruta 5 a A. Baquiano. Long 16Km700.	Durazno	02/23/94
III	Ex Ruta 7	Tramos: 214Km742,34 a 223Km491,81. 223Km491,81 a 225Km491,81. 226Km026,14 a 232Km591,00. 246Km281,03 a 249Km202,22. 236Km470,89 a 237Km982,14.	Florida	12/21/88

[illegible] 12 9[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
VIII	[illegible]	Planta Urbana de 25 de Mayo hasta Represa Paso [illegible]. Long. 3Km325 [illegible] hasta el Lago de la Represa de Paso [illegible]. Long. 6Km50.	Florida	1[illegible] 21 93
VIII	[illegible]	Entre A. la Virgen y 25 de [illegible] Long 1Km000.	Florida	1[illegible] 2[illegible] 93
VIII	[illegible]	[illegible] de Ruta 5 a Rincon de Vignoli. Long [illegible]Km000.	Florida	[illegible] 94
[illegible]	[illegible]R7	Casupa - A. Milan[illegible] Long 13Km600.	Florida	[illegible] 3 94
[illegible]III	RR7	10[illegible]Km200 de Ruta 7 a Paso de los Troncos (Casupa - Paso de los Troncos). Long. [illegible]Km300.	Florida	[illegible] 94
I[illegible]	RR8	Desde el Km 201.600 de Ruta 8 a Pueblo Colon.	Lavalleja	02/28 94
I[illegible]	[illegible]	Cortada desde el Km 9[illegible].050 de Ruta 73 a Las Flores. Long 1Km900.	Maldonado	12/24/93
II	[illegible]	[illegible]. Maldonado Km 159 a Emp Ruta 104 Km 165. Long. 6Km000.	Maldonado	02/28/9[illegible]
II	8	Tramos: A. Solis Grande 5Km600 a 8Km300. 10Km500 a 14K000. A. La Plata 15Km600 a 21Km300. 26K400 a 23Km600. 22Km100 a 33K600.	Maldonado Llavalleja	07/28/92
[illegible]I	RR3	Ramales a Lorenzo Geyres y Quebracho y Puente en Paso Molles del Queguay Chico.	Paysandú.	04/24/85
I[illegible]		Desde el 331Km300 de Ruta 9 a Barra del Chuy [illegible]	Rocha	01/2[illegible] [illegible]

[illegible]

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	[illegible]
II	RR15	Del 131Km de Ruta a [illegible] al [illegible]. Long. 2[illegible]000.	Rocha	01 [illegible]
II	RR15	Desde el 13Km000 de Ruta 19 a Cañada Grande (Ramal a Cañada Grande) Long 11Km000.	Rocha	01 [illegible]6 9[illegible]
[illegible]	RR[illegible]	Desde el 30[illegible]Km400 de Ruta 9 a Laguna Negra. Acceso a Laguna Negra Long 5Km100.	Rocha	01 [illegible]6 94
II	[illegible]	Desde el [illegible]Km700 de Ruta 9 a Laguna Negra. Acceso a Laguna Negra Long.5Km100.	Rocha	01 [illegible]
VI	RR24	27Km500 a Nuevo Berlin. Long. 6Km000.	Río Negro	02 [illegible] 94
VI	RR24	81Km500 a Nuevo Berlin. Long 6Km000.	Río Negro	02 [illegible]
VI	RR24	81Km500 a San Javier. Long 19Km000.	Río Negro	02/28/[illegible]
V	[illegible]	Del 26Km600 al 29Km900 Long. 3Km300. 33Km900 al 36Km720 Long. 3K380. 36Km720 al Cerro Colonia Rubio. Long. 5Km860.	Salto	12/30/[illegible]
V	31	0Km000 (Avenida Rodo y Reyles) a 5Km000 (Cruce con ruta 3).	Salto	09/27/89
IX	78	Villa Ituzaingo a Puente s/ A. de la Virgen. Long. 1Km300.	San José	07/28/92
VII	RR14	Palmitas - La Tabla, entre A. Coquimbo y Ruta 14. Long 18 Kms.	Soriano	12/27/89

04/12/94

ZONA	RUTA	DESCRIPCION	DEPARTAMENTO	FECHA
VII	14	28Km200 a 29Km100 y del 30Km500 al 39Km100.	Soriano	[illegible] 94
VII	[illegible]	Acceso a Palmitas. Long. 1Km[illegible]00.	Soriano	[illegible] 94
VII	[illegible]	Ramal a Risso. Long. 4Km300.	Soriano	[illegible]
VII	RR2	Ramal a Parada Suarez. Long. 1KM300.	Soriano	[illegible]
VII	[illegible]	Ramal a Egaña. Long. 3Km300.	Soriano	10/08/94
VII	RR57	Cardona - Cuchilla del Perdido. Long. 20Km700.	Soriano	10/10/9[illegible]
VII	14	Antiguo trazado S/Pte Bequelo. Long. 1Km800.	Soriano	[illegible]
VIII	7	214Km742,34 al 223Km491,81 223Km491.81 al 225Km491,81 226Km026.14 al 232Km591,00 246Km281,03 al 249Km202,22 236Km470,89 al 237Km982,14	T. y Tres. Durazno	12/21/8[illegible]
I	RR8	Ramal a Amarillo Long. 13Km000.	Treinta y Tres	09/29/93
III	19	Puente y acceso a Palo a Pique. Long. 1Km.000.	Treinta y Tres	02/09/94
III	98	Desde 286Km800 de Ruta 8 a A. Yerbal. Long. 2Km500.	Treinta y Tres	02/09/94
III	8	Tramos viejos desde el 267Km400 al 269Km900, desde el A. Gutierrez a A. Del Medio.	Treinta y Tres.	08/24/92

ANEXO 4

LISTA DE CAMINOS QUE PASARON A JURISDICCIÓN MUNICIPAL ENTRE 1993 Y 1994.

M.T.O.P.
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
DIVISION MANTENIMIENTO
DEPARTAMENTO CONTROL

TRAMOS DE RUTAS QUE PASARON A JURISDICCION MUNICIPAL

RUTA	TRAMO	PRINCIPIO KM.	FIN KM.	LONGITUD KM.	DESCRIPCION	RED	FIRME	DEPARTAMENTO	FECHA
6	RR41	24.400	32.500	8.100	CASA ROSADA - SAUCE	3	C.ASF.	CANELONES	29.09.93
6	RR42	39.400	42.800	3.400	39K400 - 42K800	3	TOSCA	CANELONES	13.10.93
40	1	297.000	308.000	11.000	RUTA 12 - PASO BARRANCAS	3	TOSCA	CANELONES	29.09.93
46	1	4.000	13.000	9.000	PASO DEL BOTE - LOS CERRILLOS	3	IMP.REF.	CANELONES	13.10.93
46	RR41	15.000	16.500	1.500	RUTA 46 - AGUAS CORRIENTES	3	T.BIT.	CANELONES	22.09.93
47	1	0.000	8.500	8.500	RUTA 36 - PARADOR TAJES	3	IMP.REF.	CANELONES	13.10.93
62	2	58.300	67.700	9.400	RUTA 81 - PASO DEL SORDO	3	TOSCA	CANELONES	22.09.93
70	RR41	0.000	0.700	0.700	RUTA 9 - RUTA 70	3	TOSCA	CANELONES	22.09.93
84	RR41	29.900	35.600	5.700	RUTA 84 - RUTA 7	3	TOSCA	CANELONES	29.09.93
88	1	0.000	7.600	7.600	RUTA 11 - TAPIA	3	TOSCA	CANELONES	22.09.93
103	1	0.000	7.800	7.800	RUTA INTERB. 66K000 - RUTA 70, 75K000	3	TOSCA	CANELONES	29.09.93
107	RR41	0.000	3.000	3.000	RUTA 107 - MONTE BONOMI	3	TOSCA	CANELONES	

TOTAL DEPARTAMENTO CANELONES 75.700

RUTA	TRAMO	PRINCIPIO KM.	FIN KM.	LONGITUD KM.	DESCRIPCION	RED	FIRME	DEPARTAMENTO	FECHA
7	RR42	0.000	19.500	19.500	LAGUNA DEL JUNCO	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
7	RR44	0.000	12.500	12.500	CERRO DE LAS CTAS. - PAS. FAUSTINO	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
7	RR41	0.000	34.400	34.400	AREVALO - EMP. 294K000	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
7	RR43	0.000	12.000	12.000	TRES ISLAS - EMP. 336K000	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
7	RR49	0.000	5.900	5.900	GARRIDO - COLONIA CERES	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
7	RR47	7.900	21.700	13.800	BDO. DE MEDINA - P. DE LOS CARROS	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
8	RR47	446.000	448.500	2.500	NOBLIA (446K000) - LA MINA	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
8	RR46	445.000	466.400	21.400	NOBLIA (445K000) - SAN DIEGO	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
8	RR42	42[illegible].000	453.000	28.000	BUENA VISTA - SAN DIEGO (POR MANGRULLO)	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
8	RR43	385.000	403.000	18.000	385K000 - AMARILLO	3	IMP.REF.	CERRO LARGO	29.09.93
8	RR18	448.000	463.100	15.100	448K000 - PANTANOSO	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
8	RR45	407.000	409.000	2.000	407K000 - PASO DE LOS CARROS	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
8	RR34	435.000	446.500	11.500	435K000 - LOS MOLLES	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
26	RR49	2.000	14.300	12.300	MELO - PALLEROS	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93
26	RR42	0.000	4.800	4.800	A MONTECITO	3	TOSCA	CERRO LARGO	29.09.93

TOTAL DEPARTAMENTO CERRO LARGO 196.600

Ing. JULIO [illegible] ARRICA

ING. [illegible]

M.T.O.P.
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
DIVISION MANTENIMIENTO
DEPARTAMENTO CONTROL

TRAMOS DE RUTAS QUE PASARON A JURISDICCION MUNICIPAL

RUTA	TRAMO	PRINCIPIO KM	FIN KM.	LONGITUD KM.	DESCRIPCION	RED	FIRME	DEPARTAMENTO	FECHA
2	RR41	131.800	134.400	2.600	131K800 DE RUTA 2 – 134K400 DEL RR41	3	TRAT. BIT.	COLONIA	23.02.94
2	RR42	134.400	143.050	8.650	134K400 DE RUTA 2 – 143K050 DEL RR42	3	IMP. REF.	COLONIA	23.02.94
50	3	22.405	32.100	9.695	TARARIRAS – ESTACION CAMBON	3	TOSCA	COLONIA	23.02.94
50	RR41	11.800	15.200	3.400	11K800 DE RUTA 50 – ESTANZUELA	3	IMP. REF.	COLONIA	23.02.94
52	1	0.000	8.400	8.400	BOCA ROSARIO – EMPALME	3	TOSCA	COLONIA	11.08.93
52	1	0.000	8.400	8.400	BOCA ROSARIO – EMPALME	3	TOSCA	COLONIA	11.08.93
52	2	8.400	12.100	3.700	EMPALME – LA PAZ	3	TRAT. BIT.	COLONIA	23.02.94
53	2	18.500	26.500	8.000	NUEVA HELVECIA – JACKSON	3	TOSCA	COLONIA	11.08.93
53	2	18.500	26.500	8.000	N. HELVECIA – JACKSON	3	TOSCA	COLONIA	11.08.93
54	RR41	16.700	17.200	0.500	RUTA 54 – ESTACION BARKER	2	IMP. REF.	COLONIA	23.02.94
54		0.000	3.000	3.000	PLANTA URBANA JUAN LACAZE	2	CARPETA	COLONIA	10.11.93
61	1	0.000	2.900	2.900	LA PAZ – RUTA 1	3	TOSCA	COLONIA	23.02.94
83	1	0.000	18.400	18.400	SAN PEDRO – ANTOLIN	3	TOSCA	COLONIA	23.02.94
106	1	0.000	28.000	28.000	SAN JUAN – MIGUELETE	3	TOSCA	COLONIA	23.02.94
106	2	28.000	36.800	8.800	MIGUELETE – RUTA 12	3	TOSCA	COLONIA	23.02.94
TOTAL DEPARTAMENTO COLONIA				122.445					
5	RR46	233.300	237.400	4.100	233K300 DE RUTA 5 – ESTACION PARISH	3	TOSCA	DURAZNO	23.02.94
5	RR45	220.900	237.600	16.700	220K900 DE RUTA 5 – ARROYO BAQUEANO	3	TOSCA	DURAZNO	23.02.94
5	RR44	182.600	194.000	11.400	182K600 DE RUTA 5 – PASO DE LA CADENA	3	TOSCA	DURAZNO	23.02.94
100	1	0.000	22.900	22.900	201K200 DE RUTA 14 – Aº SARANDI DE CUADRA	3	TOSCA	DURAZNO	23.02.94
100	RR41	215.200	225.200	10.000	215K200 DE RUTA 100 – PASO MOREIRA	3	TOSCA	DURAZNO	23.02.94
TOTAL DEPARTAMENTO DURAZNO				65.100					
5	RR42	69.000	78.800	9.800	RUTA 5 – RINCON DE VIGNOLI	3	TOSCA	FLORIDA	23.02.94
7	RR48	104.200	114.000	9.800	RUTA 7 – PASO DE LOS TRONCOS	3	TOSCA	FLORIDA	23.02.94
7	RR50	0.000	13.600	13.600	CASUPA – Aº MILAN	3	TOSCA	FLORIDA	23.02.94
TOTAL DEPARTAMENTO FLORIDA				33.200					

M.T.O.P.
DIRECCION NAL. DE VIALIDAD
DIVISION MANTENIMIENTO

Ing. JULIO [illegible]ARRICA

ING. BEATRIZ ESTEVEZ

M.T.O.P.
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
DIVISION MANTENIMIENTO
DEPARTAMENTO CONTROL

TRAMOS DE RUTAS QUE PASARON A JURISDICCION MUNICIPAL

RUTA	TRAMO	PRINCIPIO KM.	FIN KM.	LONGITUD KM.	DESCRIPCION	RED	FIRME	DEPARTAMENTO	FECHA
8	RR41	0.000	4.000	4.000	201K650 DE RUTA 8 – PUEBLO COLON	3	CARPETA	LAVALLEJA	23/02/94
108	2	106.000	136.400	30.400	RUTA 12 (OMBUES) – CASAS CHIRQLO	3	TOSCA	LAVALLEJA	11/08/93
TOTAL DEPARTAMENTO LAVALLEJA				34.400					
10		159.000	165.000	6.000	A° MALDONADO – RUTA 104	3	CARPETA	MALDONADO	23/02/94
71	1	98.100	100.500	2.400	RUTA 73 – LAS FLORES	3	IMP. REP.	MALDONADO	21/12/93
72	1	100.700	102.900	2.200	100K700 DE RUTA 73 – PLAYA VERDE	3	TRAT. BIT.	MALDONADO	23/11/93
73	1	97.900	106.200	8.300	RUTA 9 – RUTA 37	3	TOSCA	MALDONADO	10/11/93
TOTAL DEPARTAMENTO MALDONADO				18.900					
24	RR41	0.000	6.000	6.000	27K500 DE RUTA 24 – NUEVO BERLIN	3	TOSCA	RIO NEGRO	23/02/94
24	RR43	0.000	19.000	19.000	81K500 DE RUTA 24 – SAN JAVIER	3	TOSCA	RIO NEGRO	23/02/94
TOTAL DEPARTAMENTO RIO NEGRO				25.000					
9	RR46	302.400	307.500	5.100	302K400 DE RUTA 9 – LAGUNA NEGRA	3	TOSCA	ROCHA	26/01/94
9	RR47	331.300	340.400	9.100	331K300 DE RUTA 9 – BARRA DEL CHUY	3	IMP. REP.	ROCHA	26/01/94
9	RR44	220.700	234.800	14.100	220K700 DE RUTA 9 – EMPALME RUTA 10	3	TOSCA	ROCHA	26/01/94
15	RR42	131.000	133.000	2.000	131K000 DE RUTA 15 – JUNCAL DE LASCANO	3	TOSCA	ROCHA	26/01/94
19	RR41	12.000	23.800	11.800	12K000 DE RUTA 19 – CANADA GRANDE	3	TOSCA	ROCHA	25/01/94
TOTAL DEPARTAMENTO ROCHA				42.100					
1	RR[illegible]	0.000	14.300	14.300	[illegible] DE RUTA 1 – BALNEARIO KIYU	3	TOSCA	SAN JOSE	[illegible]
1	RR[illegible]	0.000	10.000	10.000	94K[illegible] DE RUTA 1 – ACCESO COLONIA DELTA	3	TOSCA	SAN JOSE	[illegible]
45	RR[illegible]	0.000	6.800	6.800	87K000 DE RUTA 45 – AZOTEA RODRIGUEZ	2	TOSCA	SAN JOSE	[illegible]
45		85.500	121.460	35.960	PUEBLO RODRIGUEZ – FINAL	3	TOSCA	SAN JOSE	[illegible]
[illegible]	1	0.000	17.000	17.000	PASO BELASTIQUI – RUTA 11	3	TOSCA	SAN JOSE	[illegible]
79	1	60.000	79.000	11.000	PASO BELASTIQUI – PUEBLO NUEVO [illegible] EMPALME [illegible]	2	TOSCA	SAN JOSE	[illegible]
79	2	85.800	93.300	7.500	EMPALME RUTA [illegible] – AZOTEA RODRIGUEZ	2	TOSCA	SAN JOSE	26/[illegible]
TOTAL DEPARTAMENTO SAN JOSE				102.560					

Ing. JULIO [illegible]

Ing. [illegible]

M.T.O.P.
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
DIVISION MANTENIMIENTO
DEPARTAMENTO CONTROL

TRAMOS DE RUTAS QUE PASARON A JURISDICCION MUNICIPAL

RUTA	TRAMO	PRINCIPIO KM.	FIN KM.	LONGITUD KM.	DESCRIPCION	RED	FIRME.	DEPARTAMENTO	FECHA
14	[illegible]	24.000	55.000	31.000	LA TABLA – PALMITAS	3	TOSCA	SORIANO	27/12/89
TOTAL DEPARTAMENTO SORIANO				31.000					
19	7	227.500	228.500	1.000	PUENTE Y ACCESO A PALO PIQUE	3	TOSCA	TREINTA Y TRES	09/02/94
98	1	0.000	2.500	2.500	286K800 DE RUTA 8 – A° YERBAL	3	IMP. REP.	TREINTA Y TRES	09/02/94
TOTAL DEPARTAMENTO TREINTA Y TRES				3.500					

TOTAL DE KILOMETROS DE RUTA A JURISDICCION MUNICIPAL	750.505

M.T.O.P
DIRECCION NAL. DE VIALIDAD
DIVISION MANTENIMIENTO
Dpto. CONTROL EQUIPOS Y SUMINISTROS

Ing. JULIO [illegible] CARRICART
[illegible]
MANTENIMIENTO

Beatriz Estevez
ING. BEATRIZ ESTEVEZ
[illegible]

116

DESAFECTACIONES POR DEPARTAMENTO
AÑOS 1993 - 1994

DEPARTAMENTO	LONGITUD KM. DESAFECTADOS	% SOBRE EL TOTAL DESAFECTADO
Canelones	75.70	10.1
Cerro Largo	196.60	26.2
Colonia	122.45	16.3
Durazno	65.10	8.7
Florida	33.20	4.4
Lavalleja	34.40	4.6
Maldonado	18.90	2.5
Río Negro	25.00	3.3
Rocha	42.10	5.6
San José	102.56	13.7
Soriano	31.00	4.1
Treinta y Tres	3.50	0.5
TOTAL	750.51	100

FUENTE: D.N.V. - División Mantenimiento

BIBLIOGRAFÍA

1. Politicas especificas para el Sector y Lineas a desarrollar en el Periodo 1991 – 1994.
Dirección Nacional de Vialidad

2. Anuario Estadístico de Transporte 1992
Dirección Nacional de Transporte

3. Población y Cambio Tecnológico – Estudio dlas tendencias a largo plazo
Ester Boserup – Universidad de Chicago.

4. CAMINOS – Un nuevo enfoque para la gestión y conservación de redes viales
Andreas Schliessler – Alberto bull
CEPAL

5. El problema del mantenimiento vial y la asistencia internacional.
Banco Mundial